

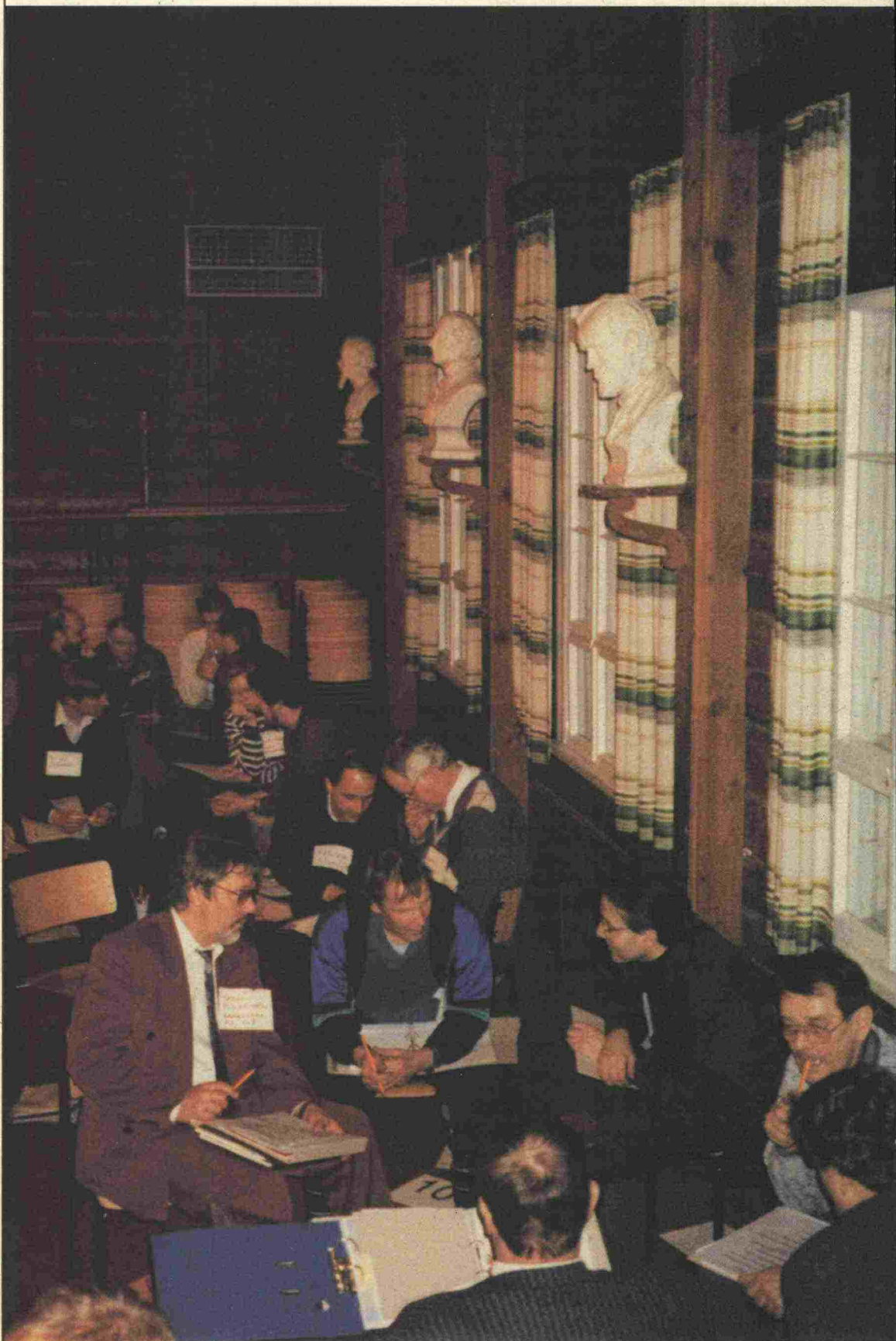
980024



Tielaitos

Nurmijärvi-Järvenpää - yhteys

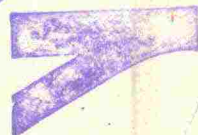
Yleissuunnittelun työohjelma



1995

Tielaitos  
Uudenmaan tiepiiri

TIEL  
08 UUD



**Tielaitos  
Kirjasto**

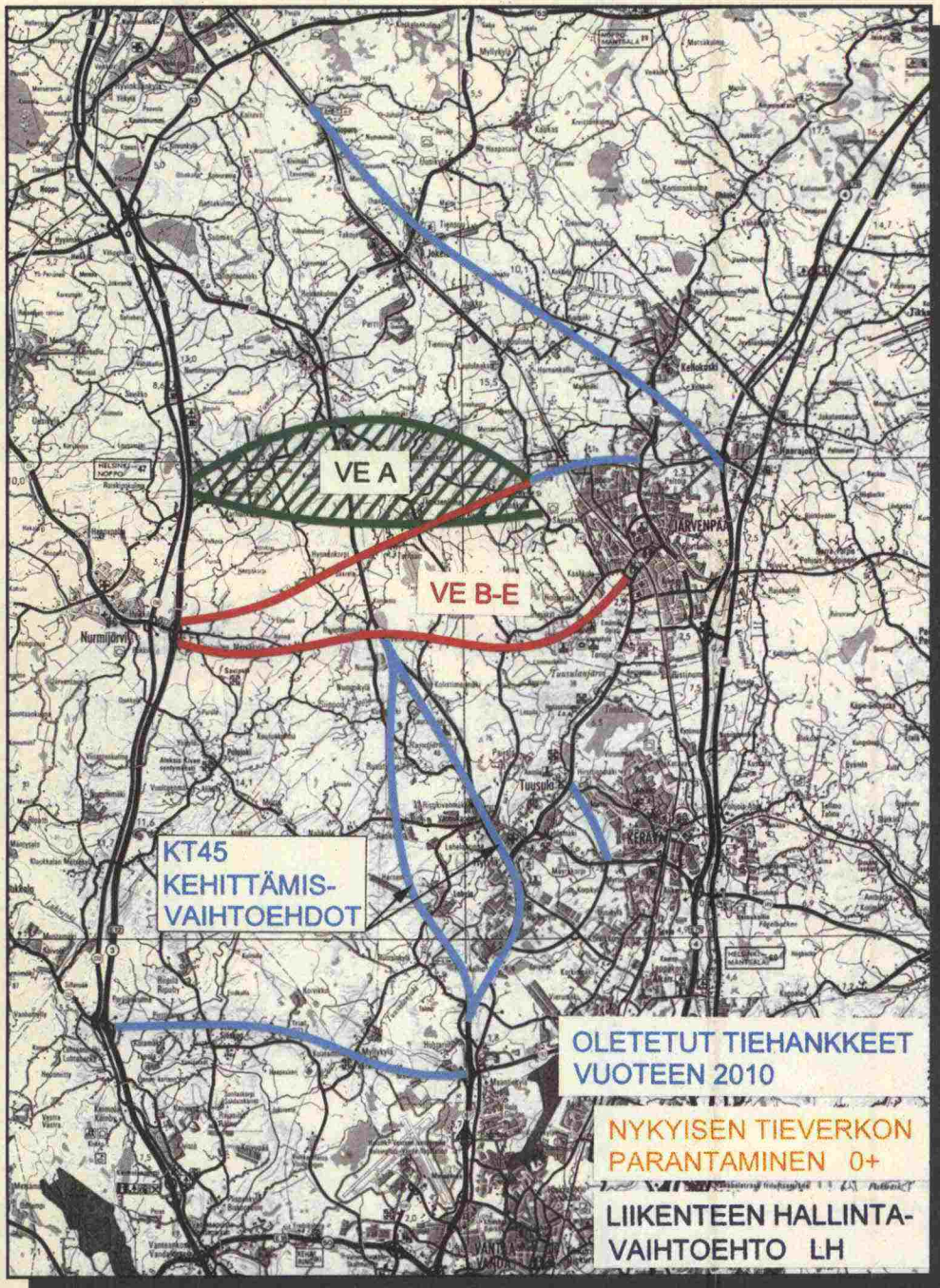
**Nurmijärvi-Järvenpää - yhteys**

**Yleissuunnittelun työohjelma**

**Tielaitos**  
Uudenmaan tiepiiri

1995







## TIIVISTELMÄ

Työohjelman tarkoituksena on esittää, mitä Nurmijärven ja Järvenpään välisen yhteyden yleissuunnittelussa ja siihen liittyvässä vaikutusten arvioinnissa tutkitaan ja miten työ tehdään. Suunnittelu koskee Nurmijärven ja Tuusulan kuntia sekä Järvenpään kaupunkia.

Työohjelman laadinnassa on sovellettu neuvottelusuunnittelua. Asukkaita, paikallisia yhdistyksiä, yritysten eturyhmiä ja viranomaisia edustava avoin neuvotteluryhmä työskenteli yhdessä Uudenmaan tiepiirin ja sen konsulttien muodostaman tiimin kanssa tuottaen moniarvoista aineistoa työohjelmää varten. Neuvottelut olivat avoimia joukkoviestimille.

Työohjelmassa esitetään kaikkiaan neljän periaatevaihtoehdon tutkimista. Ne ovat nykytilanne ja sen kehitys ilman poikittaisyhteyden parantamiseen tähtääviä toimia (ve 0), nykyisen tieverkon parantaminen (ve 0+), uudet tie-linjaukset (ve:t A-E) ja liikenteen hallintavaihtoehto (LH), joka sisältää erilaisia toimia autoliikenteen kasvun vähentämiseksi suunnittelualueella. Tie-vaihtoehtoja A-E on jatkotyössä tarkoitus karsia vaiheittain. Lopullinen yleissuunnitelma viimeistellään valituista parantamistoimista, uudesta tieyh-teydestä tai edellisten yhdistelmästä.

Työssä selvitetään mm. vaikutukset liikenteeseen koko tieverkolla, liikenne-taloudelliset vaikutukset, vaikutukset yhdyskuntiin ja niiden rakenteeseen sekä vaikutukset pohjavesiin, luonto-, kulttuuri- ja maisemakohteisiin.

Nurmijärven ja Järvenpään välisen yhteyden suunnitteluun vaikuttavat tärkeimmät tiehankkeet ovat vuoden 1994 alussa käynnistynyt Purolan rautatien eritasoristeyksen suunnittelu ja syksyllä 1994 käynnistynyt kantatien 45 (mt 137) kehittämisen suunnittelu Ruotsinkylän ja Nummen välillä.

Suunnitteluun osallistuvilla osapuolilla on hyvin erilaisia näkemyksiä yhteyden kehittämisestä ja aikaisemmista suunnitelmista saadut lausunnot ovat keskenään ristiriitaisia. Yleissuunnittelun aikana jatketaan työskentelyä neuvotteluryhmän kanssa ja keskustellaan laajasti vaihtoehdoista ja niiden vaikutuksista. Vaikutuksia tarkastellaan eri näkökulmista ja pyritään välittämään tilanne mahdollisimman hyvin päätöksentekijöille.

## YLEISSUUNNITTELUN TYÖOHJELMAN LAADINTA

### Työtapana neuvottelusuunnittelu

Nurmijärvi-Järvenpää hankkeen yleissuunnittelu on jaettu kolmeen vaiheeseen, työohjelman laadintaan, vaihtoehtojen vertailuun ja varsinaisen yleissuunnitelman viimeistelyyn. Työohjelmassa määritellään mitä vaihtoehtoja ja vaikutuksia tutkitaan ja miten suunnittelu etenee. Suunnittelu koskee Nurmijärven, Tuusulan ja Järvenpään alueita.

Työohjelma on laadittu yhdessä *neuvotteluryhmän* kanssa, johon on kuulunut yhteensä 55 edustajaa alueen asukkaista, yhdistyksistä, kuntien asiantuntijoista ja poliittisista ryhmittymistä sekä ympäristöviranomaisia. Tavoitteena on ollut saada eri osapuolet keskustelemaan hankkeeseen liittyvistä ongelmista, erilaisista ratkaisutavoista ja niiden vaikutuksista. Työohjelman on tarkoitus olla eräänlainen osapuolien välinen sopimus tärkeäksi katsotuista asioista, jotka tulee selvittää ennen eri tahojen päätöksiä.

Hankkeessa sovelletaan *neuvottelusuunnittelua*. Koska kaikkien ihmisten suora osallistuminen suunnitteluun on käytännössä mahdotonta tapahtui osallistuminen neuvotteluryhmässä edustajan kautta. Tahoilla, jotka halusivat mukaan suunnitteluun oli mahdollisuus nimetä oma edustaja.

Tiepiiri tiedotti suunnittelun alkamisesta ja neuvotteluryhmän perustamisesta kirjeitse n. 250:lle alueen yhdistykselle (liite 3). Joukkoviestimille lähetettiin tiedote ja tiedotteita kiinnitettiin myös suunnittelualueen bussipysäkeille, kirjastoihin ja kauppoihin.

Yleisötilaisuudessa 18.1.1993 Tuusulan Hyrylässä kerrottiin suunnitteluperiaatteista ja pyydettiin halukkaita tahoja ilmoittamaan oma edustaja neuvotteluryhmään. Ilmoittautumista ei rajoitettu muuten kuin siten, että kutakin tahoja pyydettiin valitsemaan vain yksi henkilö edustajakseen. Yleisötilaisuuteen liittyneissä ryhmätöissä muutamat tahot sopivat yhteisen edustajan lähettämisestä ja keskinäisestä yhteydenpidosta.

Neuvotteluryhmä kokoontui kevään aikana kuusi kertaa. Kokoontumiset järjestettiin Tuusulassa Väinölän ja Purolan nuorisoseurojen taloilla klo 17.30 - n. 22.00. Kuhunkin neuvotteluun osallistui useita kymmeniä edustajia. Edustajat istuvat kolmen hengen satunnaisesti kootuissa ryhmissä yhteisessä salissa. Työskentelytapa saattoi siten joustavasti olla välillä pienryhmätöitä, välillä taas kaikkien välistä vuorovaikutusta. Tilaisuuksia juonsi tarvittaessa Uudenmaan tiepiirin työtavan kehittäjäksi ja puolueettomaksi *välittäjäksi* palkkaama asiantuntija.

Paikallislehtien, Helsingin Sanomien sekä paikallisradioiden toimittajat kutsuttiin neuvotteluihin. Paikallislehtien toimittajia on ollut läsnä kahta neuvottelua lukuunottamatta. Paikallisradiot eivät osallistuneet, eivätkä tiettävästi tiedottaneet suunnittelusta. Suunnittelusta on kirjoitettu suhteellisen vilkkaasti (esimerkkejä lehtiotsikoista liitteessä 5).

Neuvotteluryhmän kanssa työskenteli tiepiirin asiantuntijoista ja konsulteista koostuva *tiimi* (liite 2). Tiimi vastasi selvityksistä, suunnittelun etenemisestä ja neuvottelujen järjestelyistä. Tiimi keskusteli ennen työn alkua (20.12.1993) kuntien maankäytön, yhdyskuntatekniikan ja ympäristönsuojelun asiantuntijoiden eli *työryhmän* kanssa. Hanketta esiteltiin myös Uudenmaan läänin tieympäristötyöryhmälle syyskuussa 1993 ja toukokuussa



1994. Koska osa viranomaisista ja kuntien asiantuntijoista ei osallistunut neuvotteluryhmätyöskentelyyn, järjestettiin viranomaisille kokous 23.5. 1994. Työohjelmaluonnos on ollut kommentteilla neuvotteluryhmän jäsenillä.

Neuvottelujen ohella käytettiin erilaisia tiedotustapoja: *tiedotusvälineissä* julkaistuja *tiedotteita* ja *yleisötilaisuuksia* sekä pienimuotoisia *näyttelyjä* kaikissa suunnittelualueen kunnissa. Myös kansalaiset kirjoittivat paikallislehtien mielipidepalstoille.

### Työn tavoite ja pelisäännöt

Neuvotteluryhmä ja tiimi ideoivat ja hyväksyivät yhdessä ryhmän tarkoituksiksi,

- a) Vaikuttaminen suunnitteluun ja päätöksentekoon,
- b) Moniarvoinen ja monipuolinen keskustelu,
- c) Eri näkemykset ja niiden perustelut alusta alkaen julkisiksi,
- d) Tiedonvälitys,
- e) Asiantuntijoiden uskottavuuden testaus,
- f) Uudet työtavat ja niistä oppiminen,
- g) Yhteisymmärrys karsittavista ja tutkittavista vaihtoehdoista ja vaikutuksista,
- h) Työohjelman laatiminen,
- i) Monipuolisen ja moniarvoisen aineiston tuottaminen päättäjiä varten.

Neuvotteluryhmä hyväksyi työhönsä seuraavat välittäjän esittelemät pelisäännöt (1-10), jotka vastaavat pitkälti aiempien suomalaisten kokeilujen (ks. esim. Harju 1988, Kokemuksia osallistumisesta...1990) pelisääntöjä, kuitenkin täydennettynä rehellisyysperiaatteella. Tarkoituksena oli, että säännöillä ryhmä ohjaa itse tietoisesti toimintaansa. Edustajat vetosivat rehellisyysperiaatteeseen muutaman kerran ja välittäjä pyysi muutaman kerran edustajia perustelemaan näkemyksiään selkeämmin.

1. Rehellisyys
2. Tasa-arvoinen puheoikeus
3. Kaikille sama informaatio
4. Ymmärrettävä kieli
5. Selkeät perustelut
6. Edustaja pitää yhteyttä ryhmäänsä
7. Ristiriitojen avoin käsittely
8. Ennakkoluulottomuus
9. Luovuus
10. Julkisuus



## Neuvottelun periaatteita

Uutta neuvottelusuunnittelussa on esimerkiksi se, että neuvotteluryhmä osallistuu **päätöksentekoaaineiston** tuottamiseen. Päätöksentekoaaineistoon kirjataan yksimielisyydet, erimielisyydet ja ennenkaikkea eri tahojen perustelut. Neuvotteluryhmän tarkoituksena ei ole pyrkiä äänestään yhteiseen kannanottoon, vaan siihen, että kaikki mielipiteet tuodaan avoimesti esiin. **Vaikuttaminen on siis ennenkaikkea vaikuttamista päätöksentekoaaineistoon.** Päättäjät tiepiirissä, tielaitoksen keskushallinnossa ja kunnissa tietävät ketkä ovat olleet mukana ja mitä mieltä eri tahot ovat olleet. Suunnittelun aikana ja sen jälkeen tehtävät viralliset päätökset voivat olla entistä tietoisemmin tehtyjä.

Vaikka neuvotteluryhmällä ei ole virallista, lakiin perustuvaa valtaa, on sillä epävirallista valtaa. Aluetta ja sen asukkaita edustava neuvotteluryhmä voi monipuolisen ja perusteellisen työnsä jälkeen vaatia myös päättäjiltä avoimuutta ja perusteltuja päätöksiä. Neuvotteluryhmä kuitenkin vain täydentää kunnallista ja muuta virallista demokratiaa, ei korvaa sitä.

## Uusi työtap, sen ongelmat ja hyvät puolet

Tässä sovellettu työtap on uusi niin suunnittelijoille kuin maallikoillekin<sup>1</sup>. Työtap on perusteltu ja tähtää erityisesti ristiriitaisen hankkeen ratkaisuun osapuolia tyydyttävällä tavalla, mutta auttaa myös tielaitoksen suunnittelujärjestelmän kehittämisessä (katso lisää Leskinen 1994).

Viranomaisten ohella myös muiden tahojen edustajilla on ollut vaikeuksia irtautua perinteisistä työtapoista. Siksi työtavasta keskusteluun olisi pitänyt käyttää vielä paljon enemmän aikaa. Esimerkiksi mielipiteiden ja kannanottojen perustelut jäivät joskus vaillinaisiksi tai kertomatta kokonaan. Tavallisen enemmistöpäätöksenteon ja tässä työssä sovellettujen periaatteiden eroa eivät kaikki edustajat sisäistäneet. Suunnittelu ei saa perustua huutoäänestykseen vaan ennenminkin keskusteluun eri tahojen kesken, näkemysten ja arvojen esilletuomiseen, todelliseen kuuntelemiseen ja vastaan tulemiseen.

Työn alussa esimerkiksi sovittiin, että jos yksikin edustaja kannattaa jotakin vaihtoehtoa, tuo vaihtoehto pidetään mukana suunnittelussa. Kuitenkin työn loppuvaiheessa eräät edustajat kyseenalaistivat jopa koko työn mielekkyyden kun 0+ vaihtoehtoa ei jo työohjelman pohjalta valittu ainoaksi yleissuunnittelun kohteeksi, vaikka enemmistö kannattaa kyseistä vaihtoehtoa.

Työskentely ei aina ole ollut helppoa sillä vuosia jatkuneet vaikeat hanketta koskevat ristiriidat ja tiepiiriin kohdistuneet syvät epäluulot ovat purkautuneet. Keski-Uudellamaalla on käynnistynyt ja käynnistymässä useita tiehankkeita. Osa asukkaista kokee tiepiirin puuttuvan heidän arkielämäänsä rajusti, lisäksi osa ei usko vaikuttamismahdollisuuksia kovin hyviksi.

Tässä hankkeessa tietoa ympäristöstä ja liikenteestä on paljon ja se on tuoretta, mutta useat toisiinsa vaikuttavat tiehankkeet sekä myös tiepiirin perinne suunnitella hankkeita erikseen, tekevät ristiriitojen ohella tilanteesta hyvin mutkikkaan.

<sup>1</sup> Seudulla on viety läpi osallistuvan suunnittelun kokeiluja mm. Maantiekylän osayleiskaavoitus.



Sisältö

1	<u>MIKSI SUUNNITTELU ON KÄYNNISTYNYT</u>	8
2	<u>SUUNNITTELUALUEEN KUVAUS</u>	11
2.1	Maankäyttö, väestö ja elinkeinot	11
2.2	Liikenne	14
2.3	Ympäristö	15
3	<u>TARKASTELTAVAT VAIHTOEHDOT</u>	16
3.1	Vaihtoehtojen muodostaminen	16
3.2	Nykytilanne säilyy (0 -vaihtoehto)	17
3.3	Nykyisen yhteyden parantaminen (0+ -vaihtoehto)	18
3.4	Uusi yhteys	19
3.5	Liikenteen hallintavaihtoehto (LH)	22
4	<u>NEUVOTTELURYHMÄN KANNANOTOT</u>	25
5	<u>SELVITYSTARPEET JA MENETELMÄT</u>	43
5.1	Kolmessa vaiheessa	43
5.2	Tieverkko ja liikenne	44
5.3	Vaihtoehtojen vertailu	46
6	<u>YLEISSUUNNITTELUN ETENEMINEN</u>	50

## 1 MIKSI SUUNNITTELU ON KÄYNNISTYNYT

### Tielaitoksen näkökulma

Keski-Uudenmaan liikenneverkon runkona ovat etelä-pohjoissuuntaiset päätiät, Hämeenlinnan moottoritie (vt 3) ja Lahden moottoritie (vt 4) sekä Keravan ja Järvenpään kautta pohjoiseen suuntautuva päärata. Lisäksi moottoriteiden rinnalla kulkevat entiset valtatie ovat vilkkaasti liikennöityjä. Luode-kaakko -suuntainen kantatie 45 (entinen mt 137) on alueen tärkein sisäinen väylä.

Hyvinkää-Mäntsälä -tien ja Kehä III:n välillä poikkisuuntainen tieverkko muodostuu nykyisin pienistä ja mutkaisista teistä. Tiet ovat pääosin vaatimattomia, paikallisteiksi muutettuja yksityisteitä.

Mikäli pääkaupunkiseutu tulevaisuudessa kasvaa, niin osa taajamien tiivistymisestä, laajenemisesta ja haja-asutuksen leviämisestä tapahtuu Keski-Uudellamaalla. Suunnittelun tärkein tavoite on selvittää riittävätkö Nurmijärven ja Järvenpään välillä olevat nykyiset tiet tai niiden parantaminen hoitamaan työmatkat ja asiointiliikenteen sekä kuljetukset turvallisesti ja kohtalaisen sujuvasti vielä vuonna 2010. Vai onko olemassa tarvetta kokonaan uuteen tieyhteyteen ja pitääkö siihen varautua kaavoituksessa?

Suunnittelualueen kunnissa laaditaan maankäytön suunnitelmia, jota varten pitkälle tulevaisuuteenkin ajoittuvat tilavaraukset on jo nyt selvitettävä. Valittu ratkaisu voidaan siten ottaa ajoissa huomioon erityisesti myönnettäessä rakennuslupia haja-asutusalueille.

Suunnittelussa on mukana neuvotteluryhmä, jossa on edustettuina asukkaita ja paikallisia yhdistyksiä, Nurmijärven ja Tuusulan kunnat ja Järvenpään kaupunki, seutusuunnittelusta vastaava Uudenmaan liitto, ympäristöviranomaiset sekä yleisistä teistä viime kädessä vastaava Uudenmaan tiepiiri.

### Eri osapuolilla on erilaisia näkemyksiä hankkeesta

Nurmijärvi tukeutuu selkeästi valtatiehen 3, Järvenpää puolestaan valtatiehen 4 ja päärataan. Keskukset ovat selkeästi eri talousalueita ja niiden välinen liikenne on vähäistä (noin 600 autoa/vrk, Keski-Uudenmaan liikennetutkimus vuodelta 1988). Alueen kunnat kokevat yhteyden tarpeellisuuden eri tavoin.

Nurmijärven kunnan tavoitteena on mm. kehittää yhteyksiä itään päin.

Tuusulan kunta ei pidä hanketta tarpeellisena, koska alueelle kohdistuvat haitat ovat kunnan oman arvion mukaan huomattavasti hyötyjä suuremmat.

Järvenpään kaupunki katsoo tärkeäksi kehittää kaupungin pohjoisosissa sijaitsevan teollisuuden kuljetusyhteyksiä valtatiehen 3 suuntaan ja siitä länteen ja pohjoiseen. Aikaisemmissa suunnitelmissa on todettu, että tietyt poikittaisyhteysvaihtoehdot (etelässä sijaitsevat) voisivat toimia myös Järvenpään länsiosista Tuusulanjärven länsipuolitse etelään suuntautuvan liikenteen välittäjinä.



Aikaisemmista suunnitelmista saadut lausunnot ovat keskenään ristiriitaisia ja suuri osa paikallisista asukkaista vastustaa uutta tietä. Toisaalta yhteyden kehittämisellä on myös puoltajansa, erityisesti elinkeinoelämä ja yritykset, joille hyvät kuljetusyhteydet ovat tärkeitä.

Hankkeeseen liittyy siis paljon ristiriitoja ja suunnittelutilanne on monien muiden vireillä olevien suunnitelmien vuoksi varsin mutkikas. Lisäksi suunnittelualueella on paljon pohjavesialueita sekä kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti merkittäviä kohteita, jotka asettavat reunaehdot suunniteltaville ratkaisuille.

Ristiriitojen käsittelyn vuoksi Uudenmaan tiepiiri käynnisti tien yleissuunnittelun aikaisemmasta käytännöstä poikkeavalla tavalla, neuvottelusuunnitteluna. Siinä pohditaan laajan keskustelun avulla erilaisia vaihtoehtoja ja niiden vaikutuksia eri näkökulmista.

### **Suunnittelu ollut vireillä useaan otteeseen**

Nurmijärven ja Järvenpään välisten tieyhteyksien parantamisen suunnittelu on ollut vireillä vuosien mittaan useaan otteeseen:

Uudenmaan tiepiiri laati tien yleissuunnitelman vuonna 1986. Suunnittelua ei jatkettu mm. ristiriitaisten lausuntojen vuoksi.

Hanke nousi esille jälleen Keski-Uudenmaan tieverkko-suunnitelmassa, joka valmistui vuonna 1993 Uudenmaan tiepiirin, valtion viranomaisten ja alueen kuntien yhteistyönä. Siinä tieyhteyden parantaminen katsottiin tarpeelliseksi. Poikittaisyhteyden sijaintia ei tieverkko-suunnitelmassa määritetty.

Helsingin seudun taajama- ja liikenneseutukaavaehdotus valmistui vuonna 1992. Siihen poikittaisyhteys on merkitty katkoviivalla osoittamaan seudullista yhteystarvetta. Tien sijaintiin seutukaava ei kuitenkaan ota kantaa. Seutukaava on ympäristöministeriössä vahvistettavana.

Tielaitoksen keskushallinto teki hankkeesta jatkosuunnittelupäätöksen 3.1.1994. Tämä ns. hankepäätös antaa Uudenmaan tiepiirille mahdollisuuden selvittää, mikä on tarvittava ratkaisu.



**Keski-Uudellamaalla selvittettäviä hankkeita**

Seuraavat Keski-Uudenmaan tieverkkosuunnitelmassa mainitut hankkeet liittyvät Nurmijärven ja Järvenpään (Nu-Jä) välisen yhteyden suunnitteluun.

**Järvenpää-Hyvinkää -tie,  
välillä Haarajoki-Linjamäki**

Tiesuunnittelu käynnissä

- toteutuu todennäköisesti 90-luvulla
- vaikutukset Nu-Jä -yhteyteen vähäiset

**Purolan eritaso-  
risteys ja  
Vähänummentien  
jatke**

Yleissuunnitelma  
valmis 1994

- rautatien taso-risteyksen poisto
- toteutuu todennäköisesti 1990-luvun lopulla
- yksi mahdollinen päätepiste Nu-Jä -yhteydelle

**Nurmijärvi-  
Järvenpää - yh-  
teys**

Yleissuunnitte-  
lun työohjelma  
1-5/94

Yleissuunnittelu  
jatkuu syksyllä  
1995

**Kantatien 45 (mt  
137) kehittämi-  
nen välillä Ruot-  
sinkylä-Nummi**  
(aiemmin Hyrylän  
läntinen ohikulku)  
Yleissuunnittelu  
käynnissä 8/94

- kantatien rat-  
kaisu vaikut-  
taa Nu-Jä -yh-  
teyden ratkai-  
suun
- merkitys selvi-  
tetään tarkem-  
min suunnitte-  
lun aikana

**maantie 137 on  
muuttunut kan-  
tatieksi 45**

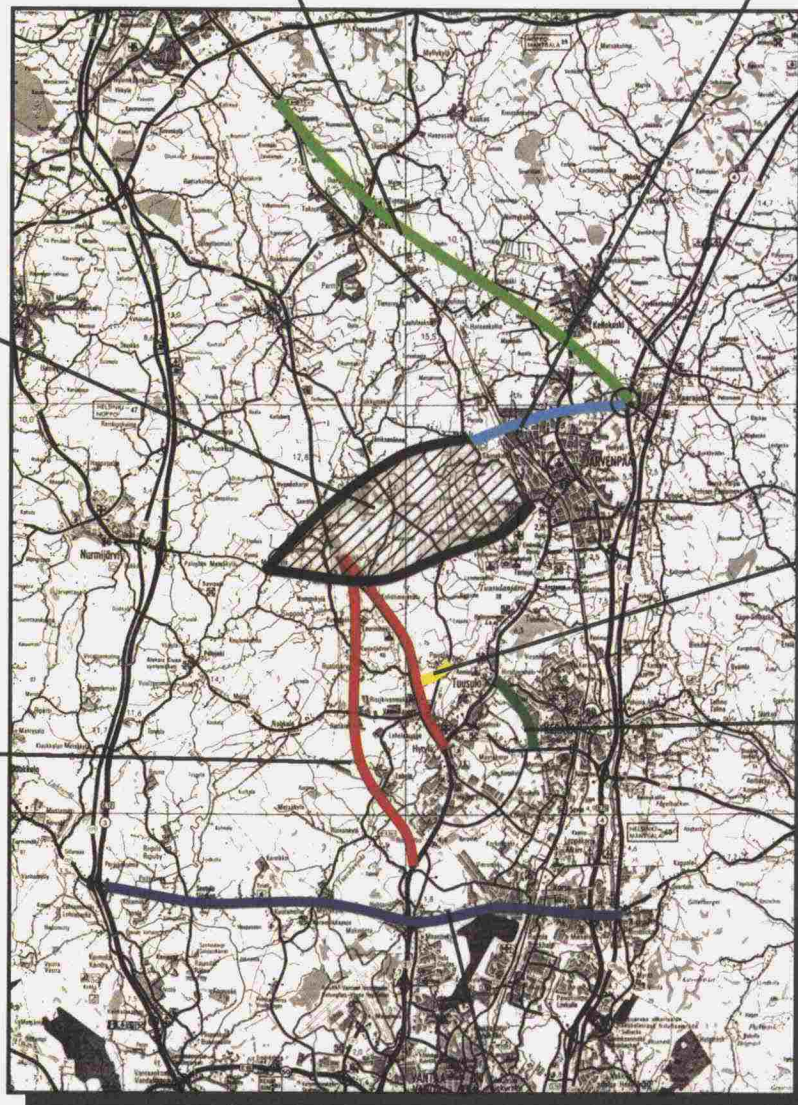
**Paijalan oikaisu**

- rakentaminen al-  
kaa todennäköi-  
sesti 1996

**Hyrylän itäisen  
ohikulkutien jatke**

Yleissuunnittelu  
käynnistyy keväällä  
1995

- yhteys toteutuu  
melko varmasti
- suorat vaikutuk-  
set Nu-Jä -yh-  
teyteen ovat vä-  
häiset, mutta vai-  
kuttaa liikenteel-  
lisesti kantatien  
45 kehittämiseen

**Kehä IV, mt 140 - vt 3**

Yleissuunnittelu käynnissä 6/94

- nykyisen tien parantaminen vanhalta Lahdentieltä Tuusulan tielle, uuden poikittaisyhteyden suunnittelu Tuusulan tien ja vt 3 välille
- merkitys selvitetään suunnittelun aikana



## 2 SUUNNITTELUALUEEN KUVAUS

### 2.1 Maankäyttö, väestö ja elinkeinot

Suunnittelualueen kunnat Nurmijärvi, Tuusula ja Järvenpää sijaitsevat Keski-Uudellamaalla, pääkaupunkiseudun talousalueella. Nurmijärven ja Järvenpään välinen kanssakäyminen on niukkaa, ne kuuluvat selvästi eri talousalueisiin. Nurmijärvi ja Tuusula ovat Klaukkalan ja Hyrylän taajamia lukuunottamatta maaseutumaisia, vähästi asutettuja kuntia. Niissä on paljon uutta hajarakentamista. Järvenpää taas on yhdyskuntarakenteeltaan selvästi kaupunki.

Nurmijärven kirkonkylä valtatie 3 varrella on kunnan keskus. Se, samoin kuin etelämpänä sijaitseva Klaukkala, suuntautuu selvästi Helsinkiin. Muita kunnan taajamia ovat Röykkä ja Rajamäki. Niissä sijaitsee kuitenkin merkittävää, liikennettä aiheuttavaa teollisuutta ja yritystoimintaa. Kunnan asukasluku on 29 245 (1.1.1993).

Tuusulan kuntakeskus, Hyrylä sijaitsee Tuusulanjärven eteläpäässä. Kunnan taaja-asutus keskittyy Etelä-Tuusulaan samoin kuin teollisuus (Hyrylän teollisuusalue, Maantiekylä ja Ristikivenkangas). Koko kunnan asukasluku on 28 318 (1.1.1993), josta Hyrylässä asuu 15 795. Pohjoisen taajamissa Jokelassa asuu runsaat 4 000 ja Kellokoskella vajaa 5 000 ihmistä.

Järvenpää sijaitsee pääradan varressa Tuusulanjärven pohjoispäässä. Rautatie ja valtatie 4 ovat kaupungin tärkeitä kasvu- ja kehitysedellytyksiä. Teollisuutta on erityisesti kaupungin pohjoisosissa. Järvenpään asukasluku on 33 239 (1.1.1993).

### Seutukaavoitus

Koko suunnittelualueutta koskee Helsingin seudun seutukaava "Taajama-alueet, liikenneväylät ja -alueet". Seutukaava on rakennuslain mukainen alueiden käytön yleispiirteinen suunnitelma, joka on ohjeena kunnan kaavoitukselle ja viranomaisten toimille. Kaavassa on esitetty näkemys seudun liikenneverkosta, taajamista ja kylistä vuonna 2030. Myös Uudenmaan tiepiiri on osallistunut seutukaavatyöhön. Seutukaava on Uudenmaan liiton liittovaltuuston (jossa on edustajat kaikista kunnista) hyväksymä ja se on tällä hetkellä vahvistettavana ympäristöministeriössä. Kaavasta on esitetty muistutuksia ja tehty valituksia, mm. koskien Nurmijärvi-Järvenpää-yhteyttä.

Nurmijärvi-Järvenpää -yhteydestä ja Hyrylän läntisestä ohikulkutiestä on kaavakartassa katkoviivamerkintä, joka on alustavan linjauksen tai vaihtoehtoista ratkaisutapaa osoittava merkintä. Yhteyden merkitseminen tarkoittaa sitä, että liitto on todennut yhteystarpeen. Silloin kun yhteyttä ei ole kunnan yleiskaavassa, tarkoittaa seutukaavamerkintä ohjeellista yhteyttä, joka toteutuessaan voi poiketa huomattavasti seutukaavassa esitetystä ratkaisusta.

## Yleiskaavoitus

Yleiskaava on kunnan laatima yleispiirteinen maankäyttösuunnitelma. Se voidaan tehdä koko kunnan alueelle tai vain jollekin osa-alueelle. Yleiskaava ohjaa kunnan tarkempaa suunnittelua. Oikeusvaikutuksiltaan vahvistamaton yleiskaava on heikko.

Nurmijärvellä on koko kunnan kattava kunnanvaltuuston 22.2.1989 hyväksymä yleiskaava. Siinä on varaus Nurmijärvi-Järvenpää yhteydelle seututiellä Nurmijärven kirkonkylän liittymästä vanhaa tieyhteyttä seuraten kohti kunnan rajaa idässä. Lisäksi kunnassa on päätaajamissa ja kyläkeskuksissa osayleiskaavoja. Koko kunnan yleiskaavan tarkistustyö sekä Klaukkalan ja Rajamäen osayleiskaavojen laadinta ovat vireillä.

Koko Tuusulan kattava yleiskaava on hyväksytty kunnanvaltuustossa (15.5.1989). Kaavasta poistettiin luottamusmieskäsittelyssä Nurmijärvi-Järvenpää -tieyhteys tarpeettomana.

Yleiskaavatyötä on jatkettu laatimalla taajama- ja haja-asutusalueiden osayleiskaavoja. Näistä seuraavat liittyvät joko Nurmijärvi-Järvenpää -yhteyteen tai kantatien 45 (mt 137) kehittämiseen:

- Hyrylän laajenemissuuntia käsittelevä osayleiskaavaluonnos (HYLA) valmistuu alkuvuodesta 1996.
- Maantiekylän osayleiskaava on hyväksytty kunnanvaltuustossa 9.3.1987, uusi osayleiskaavaehdotus on valmistunut syksyllä 1994.
- Ruotsinkylän-Myllykylän osayleiskaavaehdotus on ollut nähtävillä vuodenvaihteessa 1993-94,
- Ruskelaa ja Vanhakylää sekä niitä ympäröiviä haja-asutusalueita koskeva osayleiskaavaluonnos on valmistunut,
- Rusutjärven, Nahkelan ja Siippoon käsittävä osayleiskaava on vireillä.

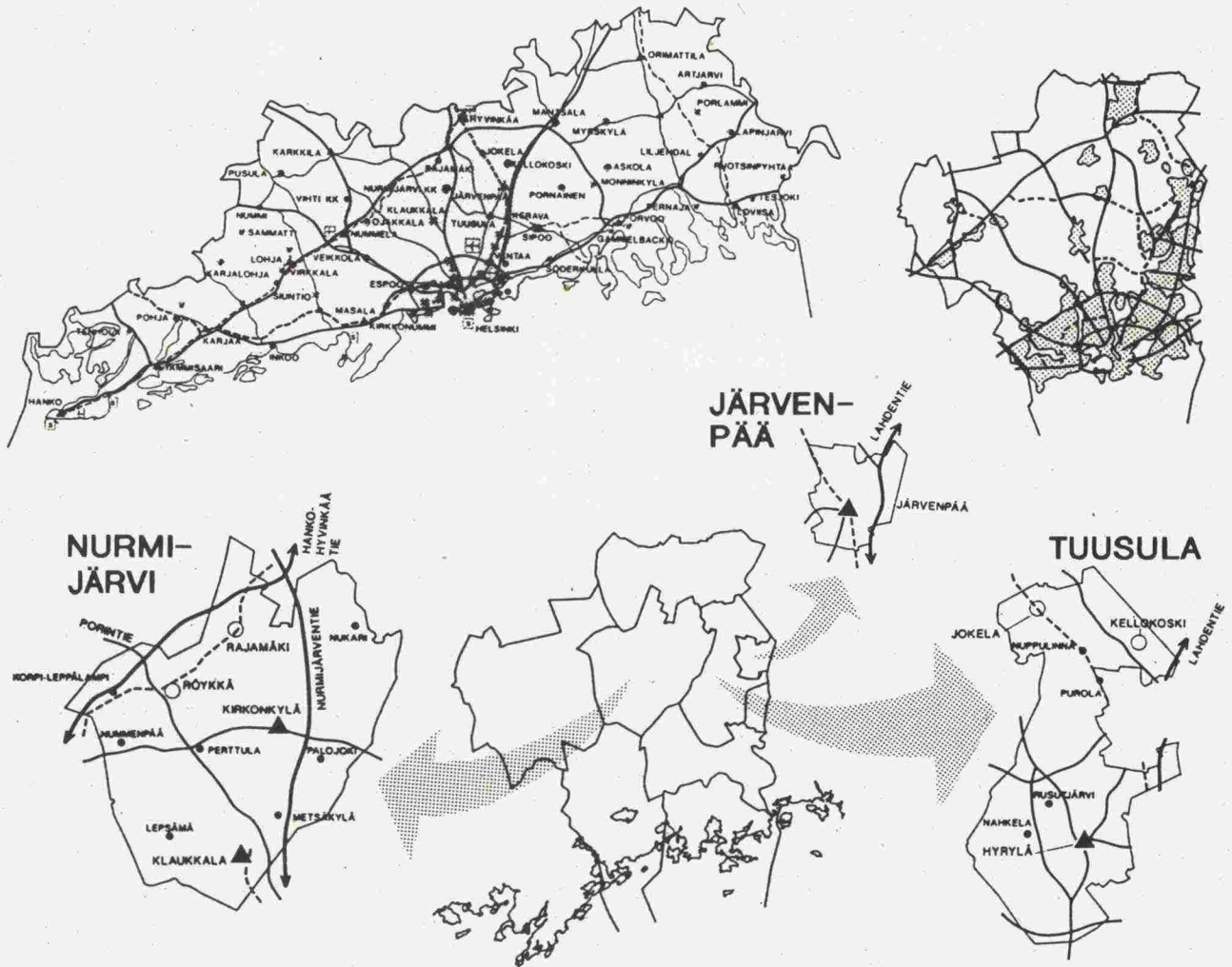
Järvenpäässä on koko kaupungin kattava kaupunginvaltuuston 17.12.1984 hyväksymä yleiskaava. Kaavan uudistamiseen tähtäävä yleiskaavatyö on käynnissä.

## Asema- ja rakennuskaavoitus

Detaljiakaavat ovat asema- tai rakennuskaavoja. Rakennus- ja asemakaavojen oikeusvaikutukset ovat suuret.

Järvenpäässä on asemakaavoja, jotka koskevat Purolan eritasoristeyksen ja eräiden Nurmijärvi-Järvenpää -yhteyden vaihtoehtojen suunnittelua. Hyrylän alueella on rakennuskaavoja, jotka ovat kantatien 45 kehittämisen suunnittelualueella. Nurmijärven rakennuskaavat eivät varsinaisesti koske suunnittelualuetta.





Kuva 1: Suunnittelualueen kuntien rakenne, sijainti Uudellamaalla ja liikenneverkosta esitetyt ratkaisut Uudenmaan alueella (Lähde: HSKL julkaisu A19. 1992)

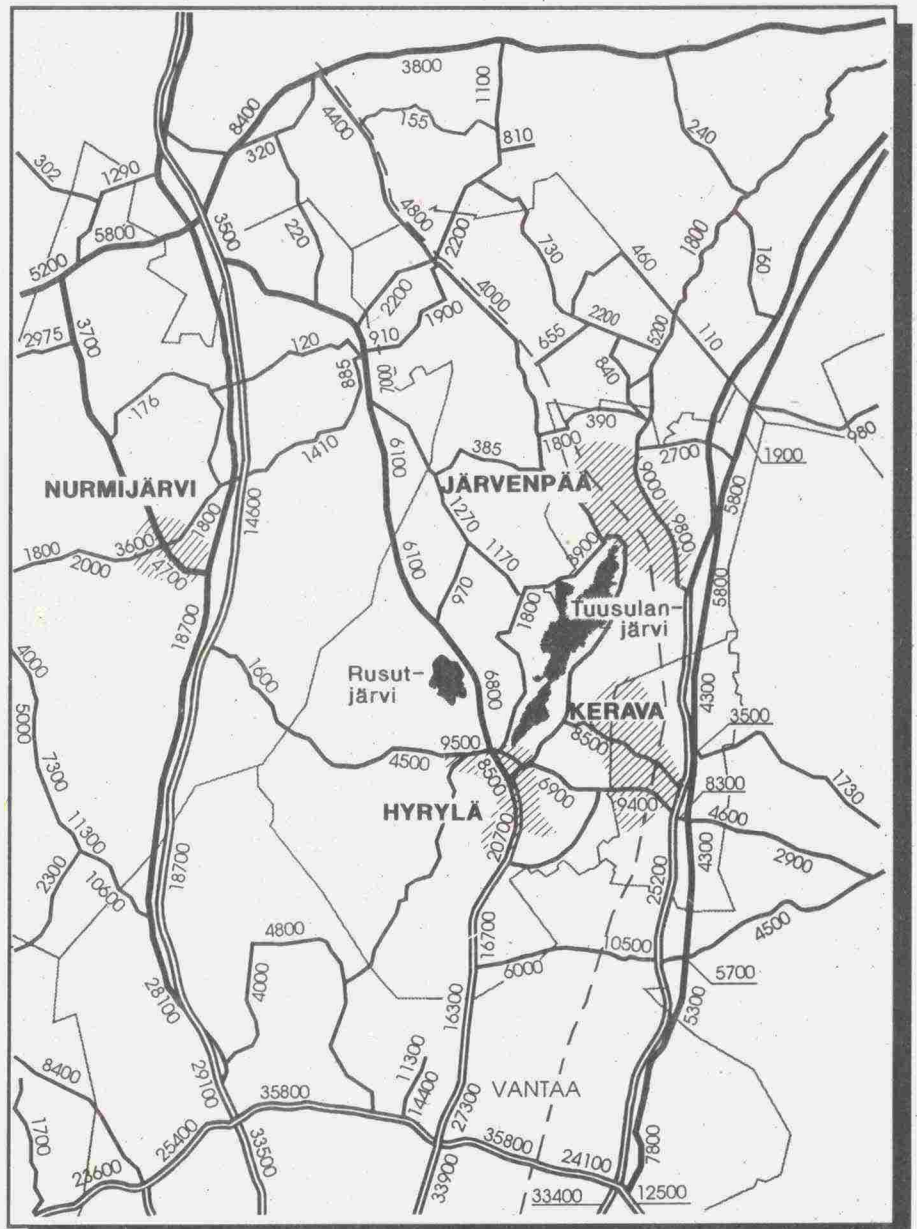
## 2.2 Liikenne

Pääkaupunkiseudun tieverkko muodostuu Helsingin keskustasta lähtevistä valtateistä ja niihin nähden poikittaisista yhteyksistä, joita ovat kehät I ja III. Keski-Uudenmaan liikenneverkon rungon muodostavat moottoritiet, valtatie 3 ja 4 sekä Hyrylässä saakka moottoriväylänä ulottuva Tuusulantie. Tuusulantie haarautuu Hyrylässä Tuusulanjärven itäpuolitse kiertävään maantiehen 145 ja Nukarin kautta valtatielle 3 suuntautuvaan kantatiehen 45 (mt 137). Näillä teillä liikennemäärät ovat suuria, yli 6000 ajoneuvoa vuorokaudessa (Kuva 2). Muussa osassa tieverkkoa Tuusulanjärven länsipuolelta Nurmijärven kirkonkylään asti liikennemäärät ovat reilusti pienempiä. Vuoden 1992 liikennemäärät (kvl, keskivuorokausiliikennemäärä), jotka on esitetty liikennemääräkartassa vastaavat melko tarkasti nykyhetken liikennemääriä.

Keski-Uudenmaan liikennetutkimuksen 1988 yhteydessä tehdyn selvityksen perusteella seudun autoliikenteestä saadaan seuraavanlaisia lukuja. Näitä tullaan tarkentamaan ja havainnollistamaan yleissuunnitelmassa.

- Järvenpään ja Nurmijärven välinen liikenne 600 autoa/vrk,
- liikenne Järvenpäästä pääkaupunkiseudun eri osiin 10500 autoa/vrk, josta vajaa 1000 kulkee Tuusulanjärven länsipuolta,
- Järvenpään ja Etelä-Tuusulan välinen liikenne 4500 autoa/vrk, josta noin 1000 Tuusulanjärven länsipuolta,
- pitkämatkainen suunnittelualueen läpi itä-länsisuunnassa kulkeva liikenne, Järvenpään läpi kulkeva liikenne 1000 autoa/vrk.

Raskaasta liikenteestä suunnittelualueen eri osissa ei ole tällä hetkellä käytettävissä yhtenäisiä tietoja. Järvenpään pohjoisosien suurimpien yritysten kuljetukset suuntautuvat useimmiten nelostietä pitkin ja vain osa kulkee radanvarsitietä pohjoiseen.



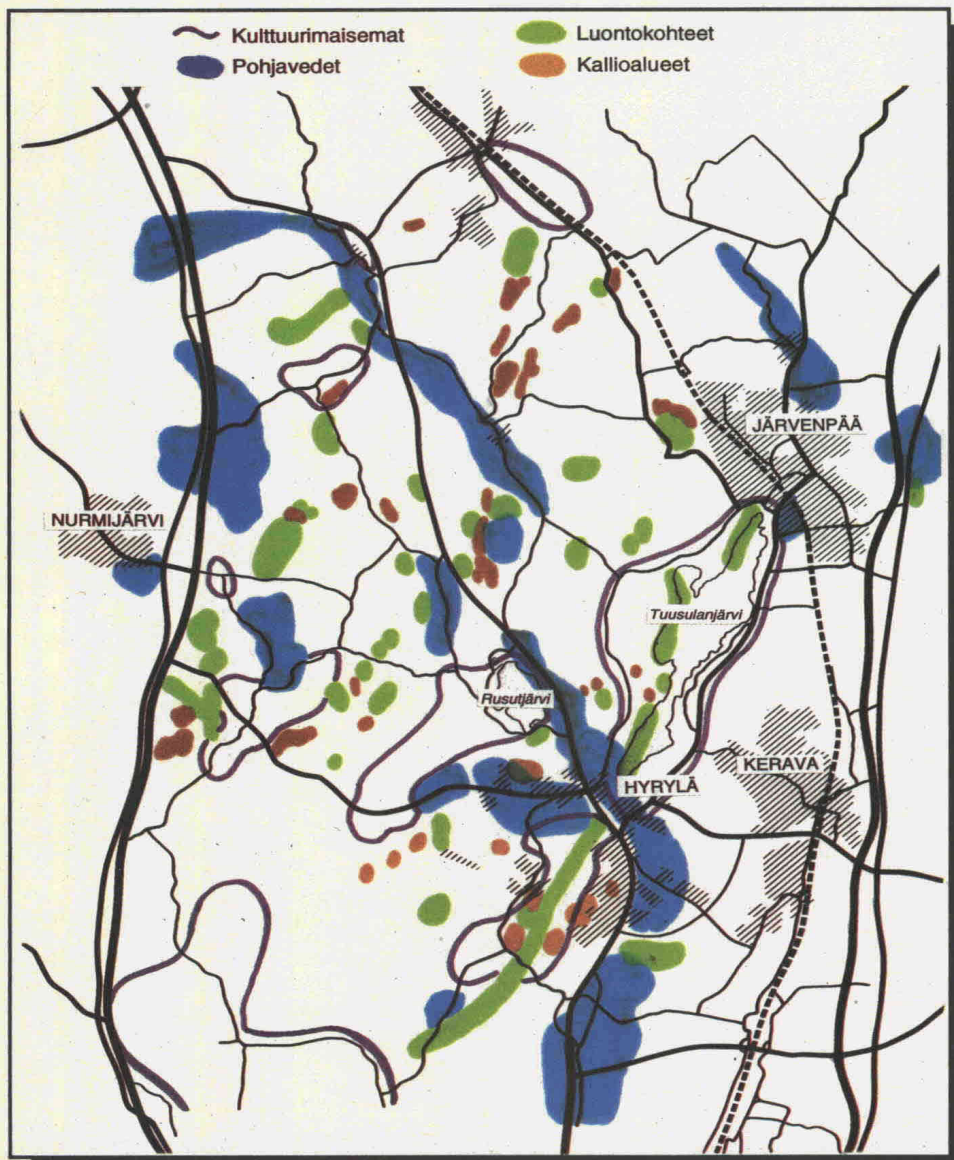
Kuva 2: Keskimääräinen vuorokausiliikenne Keski-Uudellamaalla 1992. Vuoden 1992 liikennemäärät vastaavat likimäärin vuoden 1994 liikennemääriä.



## 2.3 Ympäristö

Tuusulanjärven ympäristö sekä Palojoen ja Raalan seutu ovat valtakunnallisesti merkittäviä kulttuurihistoriallisia ympäristöjä. Maiseman kannalta seudullisesti arvokkaita alueita ovat edellisten lisäksi Rusutjärven-Siippoon seutu, Palojoen Metsäkylän ja Ruskelan alueet. Alueella on lisäksi useita historiallisesti ja maisemallisesti merkittäviä teitä sekä rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaita rakennuksia ja pihapiirejä. Esihistoriallisia kohteita on eniten Tuusulanjärvestä luoteeseen sijaitsevilla alueilla.

Arvokkaimmiksi luontokohteeksi on määriteltä Tuusulanjärvi valtakunnallisen lintuvesien suojeluohjelman kohteena ja lehtojensuojeluohjelman kohteet. Kasvillisuuden sekä maaperän muotojen ja syntyhistorian kannalta arvokkaita luontokohteita on eniten Tuusulanjärven, Rusutjärven sekä Palojoen ja Vantaanjokilaakson ympäristössä.



Kuntien teettämien kallio- alueselvitysten kohteet ovat nauhana Palojoen- Siippoo- Terrisuo-Jäniksenlinna -linjal- la. Muualla on vain yksittäisiä kohteita.

Alueella on poikkeuksellisen runsaasti yhdyskuntien vedenkäytön kannalta tärkeitä pohjavesialueita. Nämä sijaitsevat luode-kaakko - suuntaisilla harjujaksoilla, joista tärkein kulkee epäjatkuvana muodostelmajonona Nukarilta Hyrylään. Nummensyrjän pohjavesialue on Nurmi- järven kunnan tärkeä veden- lähde.

Kuva 3: Ympäristö. Valtakunnallisesti ja seudullisesti arvokkaat kohteet yleispiirteisesti rajattuna. Kts. myös taajamaseutukaava, liite 1. Kohteiden luonne ja tarkempi sijainti on selvillä. (Kts. lähdeluettelo)



### 3 TARKASTELTAVAT VAIHTOEHDOT

#### 3.1 Vaihtoehtojen muodostaminen

Keski-Uudenmaan liikenteeseen ja mahdollisten tulevien väylien suunnitteluun liittyviä ratkaisuja on hahmoteltu Keski-Uudenmaan tieverkkoselvityksessä, Uudenmaan taajamaseutukaavaehdotuksessa ja käynnissä olevissa erillisissä tiehankkeissa. Tässä työssä liikenneselvitysten lähtökohta on Keski-Uudenmaan tieverkkoselvitys, jossa on otettu huomioon myös raide liikenteen ja tieliikenteen vuorovaikutus alueella. Alueella on käynnissä usean tien suunnittelu yhtäaikaaisesti. Koska ne kaikki vaikuttavat liikenteen sujumiseen alueella, tehdään Nurmijärvi-Järvenpää -yhteyteen liittyviä liikennetarkasteluja myös kantatien 45 suunnittelun yhteydessä.

Yleissuunnitelman lähtökohdaksi on otettu nykyinen tieverkko täydennettynä niillä hankkeilla, joiden toteutuminen on todennäköistä vielä 1990-luvulla.

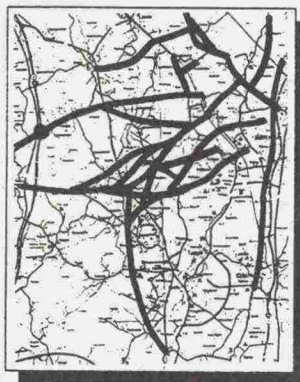
Neuvotteluissa 24.3.1994 ideoitiin ratkaisuja siihen, miten alueen liikenne pitäisi tulevaisuudessa hoitaa. Mukana olleiden ryhmien edustajat osallistui-  
vat eri tyyppisten ratkaisujen muodostamiseen. Tässä yhteydessä unohdettiin kaikki rajaavat tekijät, kuten pohjavesialueet ja yksittäiset kiinteistöt. Vaihtoehtojen muodostamisella osapuolet eivät myöskään sitoutuneet mihinkään. Lähtökohtana oli tiimin ehdottama jako neljään periaatevaihtoehtoon; nykytilanteen säilyminen, nykyisten tieyhteyksien parantaminen, uusi tieyhteys ja liikenteen hallintaan tähtäävä vaihtoehto.

Nykyisen tieverkon parantamiseen perustuvat vaihtoehdot (0+ ja 0++) tiimi yhdisti alustavan työohjelman laatimisen jälkeen sarjaksi verkon parantamiseen tähtääviä toimia. Myös liikenteenhallintavaihtoehtoa (LH) on kehitetty.

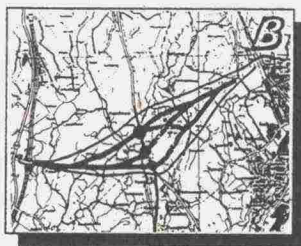
Neuvotteluryhmän tekemistä uusien teiden linjauksista pyrittiin muodostamaan toimivia periaatteellisia, mutta ei vielä tarkasti maastoon sovitettuja tielinjauksia. Näistä on keskusteltu 14.4.1994 pidetyssä neuvottelussa. Vaihtoehdot A-E on työohjelmassa esitetty periaatteellisina vyöhykkeinä. Mahdollisten tielinjojen sijaintia maastossa ei ole selvitetty, vaan se jää yleissuunnittelussa tehtäväksi.

Neuvottelujen eri vaiheissa ideoidut parantamistoimet, erilaiset periaatevaihtoehtojen versiot ja välivaiheet ovat käytettävissä jatkosuunnittelussa.

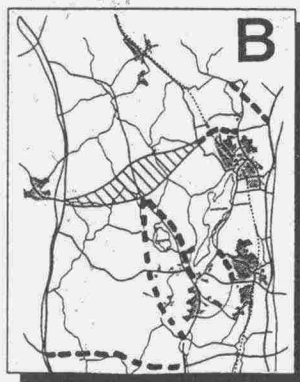
Neuvotteluryhmä



Tiimi



Työohjelma



Kuva 4: Esimerkki tievaihtoehtojen muodostamisesta neuvotteluryhmän hahmottamista linjauksista.



Koska vaihtoehtojen liikennemääriä ja liikenteen jakautumista vuosien 2010-2020 tienoilla tullaan selvittämään laajasti yleissuunnittelussa, ei niistä esitetä tässä arviota. Aiemmissa suunnitelmissa esitetyt arviot on asetettu kyseenalaisiksi neuvotteluryhmässä. Myös liikenteen tulevasta kehityksestä on ristiriitaisia käsityksiä neuvotteluryhmässä ja sen ulkopuolella.

#### **Tarkasteltavat periaatevaihtoehdot**

- nykytilanne säilyy (0)
- nykyisen tieverkon parantaminen (0+)
- kokonaan uusi tieyhteys (vaihtoehdot A-E)
- liikenteen tietoiseen hallintaan tähtäävä vaihtoehto (LH)

### **3.2 Nykytilanne säilyy (0 -vaihtoehto)**

0- vaihtoehto on nykyinen tieverkko täydennettynä niillä muutoksilla, jotka todennäköisesti toteutuvat vielä 1990-luvun lopulla. Seuraavassa esitettyjen hankkeiden ohella saattaa tieverkolla tapahtua muutakin, joka ei tällä hetkellä ole tiedossa. Tähän vaikuttavat rahoitusmahdollisuudet, valtakunnalliset intressit, kuntien tulevat kannanotot sekä odottamattomat tekijät.

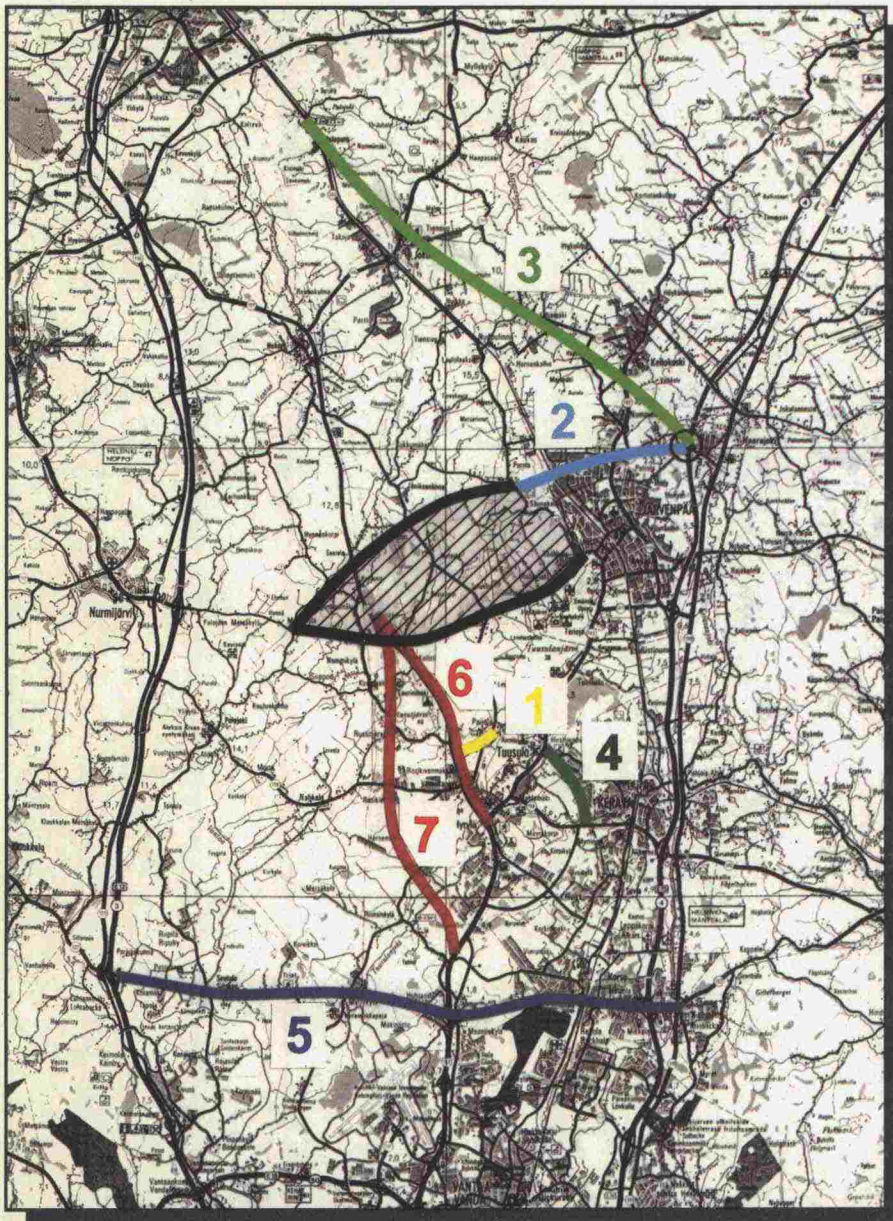
#### **Oletushankkeet**

- Paijalan oikaisu (1), rakentaminen alkaa todennäköisesti 1996
- Purolan rautatien eritasoristeys ja siihen liittyvät tiejärjestelyt (2), toteutuu todennäköisesti 1990-luvun lopulla
- Haarajoki-Linjamäki (3) -osuus Järvenpää-Hyvinkää -tiestä toteutuu todennäköisesti 1990-luvun lopulla

Keski-Uudellamaalla on myös muita selvityksen alla olevia hankkeita. Kaikki mainitut hankkeet vaikuttavat liikenteen sujumiseen alueella, mutta kaikkien ei tarvitse välttämättä toteutua. Toteutumisesta ei ole päätöksiä ja mahdollinen rakentamisen ajoittuminen on epävarmaa. Näiden hankkeiden vaikutus Nurmijärvi-Järvenpää -yhteyden eri vaihtoehtoihin selvitetään suunnittelun aikana.

- Hyrylän itäisen ohikulkutien jatke Hyrylän ja Järvenpään väliselle maantielle 145 (4), uusi tie todennäköinen
- Kulomäentien jatke eli Kehä IV (5), uusi tie todennäköinen (voi toteutua vaiheittain)
- Kantatien 45 (Hyrylä-Nukari-vt3) parantaminen joko nykyiselle paikalleen (6) tai Hyrylän ohittavana maantienä tai moottoriliikennetienä (7), toinen vaihtoehtoista toteutuu todennäköisesti





Kuva 5: Nykyinen tieverkko täydennettynä oletushankkeilla muodostaa 0-vaihtoehdon. Huom! Oletushankkeet 6 ja 7 ovat vaihtoehtoisia.

### 3.3 Nykyisen yhteyden parantaminen (0+ -vaihtoehto)

#### Yleispiirteet

Vaihtoehto sisältää alueen teiden parantamisen tarpeen mukaan vaiheittain. Toimenpiteiden tarkoituksena on parantaa:

- ongelmallisimpia kohteita nykyisillä teillä,
- kevyen liikenteen edellytyksiä,
- Nurmijärven ja Järvenpään välisen yhteyden hahmottamista mm. opastuksella,
- liikenneturvallisuutta,
- raskaan liikenteen mahdollisuuksia päästä Purolasta kantatielle 45 (mt 137) ja edelleen pohjoiseen valtatielle 3 sekä Nurmijärven suuntaan.



### Toimenpiteet

- Suurin osa tieverkkoa säilyy ennallaan, mutta Vanhakylän ja Jäniksenlinnan välillä tien suuntausta ja rakennetta joudutaan parantamaan. Yleissuunnittelussa tutkitaan, merkitseekö tämä kokonaan uuden tien rakentamista tälle välille.
- Mahdollinen tienoikaisu Teilinummen yli. Selvitetään liittymätyyppi kantatielle 45 (taso- tai eritasoliittymä). Edellyttää parasta mahdollista suojausta Teilinummen I luokan pohjavesialueella.
- Tutkitaan teknisiä ja tiepoliittisia mahdollisuuksia rakentaa eritasoliittymä Karhunkorpeen.
- Parannetaan liikenneympäristöä Kaakkolassa tai rakennetaan Kaakkolan ohitus.
- Viitoitusta parannetaan koko suunnittelualueella.
- Vanhakyläntiellä oiotaan pahimpia mutkia ja tasataan mäkiä ja notkoja. Liikenneturvallisuutta parannetaan lisäksi rakentamalla kevyenliikenteen väylä osaksi Tuusulanjärven ympäri kiertävää virkistysreittiä.
- Kaikki I ja II luokan pohjavesialueet suojataan yleensä parhaalla mahdollisella suojauksella siellä missä tietä parannetaan. Suojaustarve ja -tapa selvitetään kussakin tapauksessa erikseen.

### Vaikutukset liikenteeseen

- Yhteydet Järvenpään teollisuusalueilta länteen ja kantatien 45 kautta pohjoiseen valtatielle 3 paranevat.
- Toteuttaa osin ajatuksen seudullisesta yhteydestä, yhteys ei ole yhtenäinen, vaan tieosien taso vaihtelee.
- Ei sanottavaa vaikutusta Vanhakyläntien liikenteeseen.

### Ympäristövaikutukset

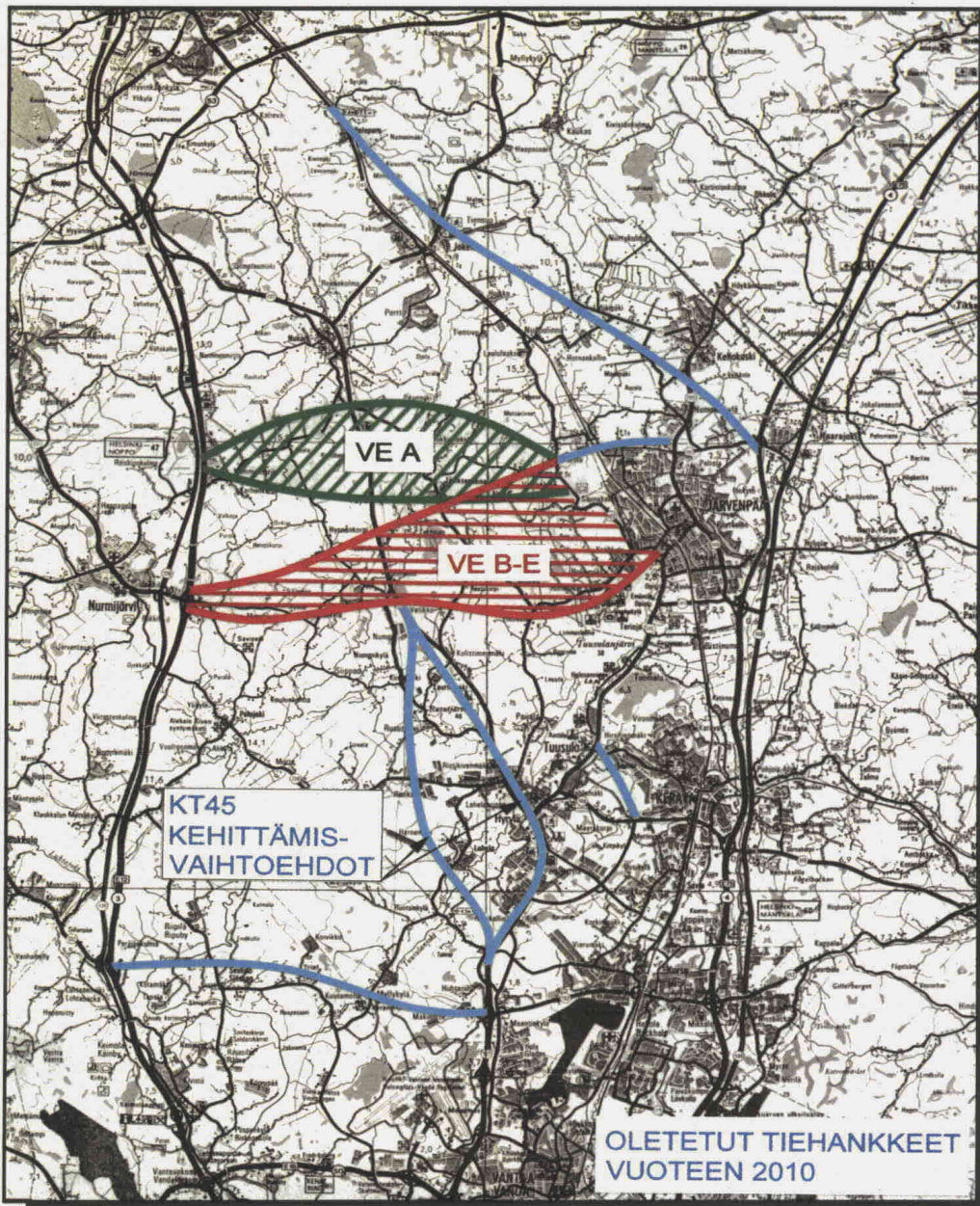
- Purola-Jäniksenlinna -välillä tie saattaa sijoittua kokonaan uuteen paikkaan
- Raskas liikenne saattaa haitata Purola-Jäniksenlinna -välin asukkaita
- Teilinummen pohjavesialueen suojaus ja sen vaikutukset arvioidaan tarkemmassa suunnittelussa.
- Vanhakyläntien vähäisenkin parantaminen saattaa muuttaa Tuusulanjärven ympäristön maisemaa samoin kuin Raalan tien parantaminen Raalan kulttuurimaisemaa. Mahdolliset haitallisten maisemavai-  
kutusten lieventämistoimenpiteet selvitetään.

### 3.4 Uusi yhteys

Alustavia uuden tieyhteyden linjauksia muodostettiin viisi. Näistä vaihtoehto A kulkee selvästi pohjoisessa Purolasta Karhunkorpeen. Vaihtoehto B kulkee viistosti Purolasta Nurmijärven kirkonkylän liittymään. Vaihtoehtoissa C, D ja E on vain vähäisiä eroja, riippuen siitä, miten liikenne sille Järvenpäästä (tai Järvenpäähän) ohjataan. Vaihtoehtojen sijainti on esitetty suuntaa-antavasti kuvassa 6. Ne suunnitellaan tarkemmin yleissuunnitelman laatimisen aikana.



Kaikki vaihtoehdot ovat uusia seututieyhteyksiä. Tien taso voi vaihdella melko paljon, vaikka seututien suunnittelulle on olemassa normeja. Tien leveys olisi noin 8 metriä ja nopeusrajoitus 80 km/h. Taajamissa nopeus olisi alempi. Väylän varrelle rakennetaan yleensä myös kevyen liikenteen väylä. Kuvassa on esitetty seututie taajaman kohdalla. Maaseutumaisemassa tie voi myötäillä maastonmuotoja sekä peltojen ja metsän rajaa kohtalaisen hyvin. Esimerkiksi kantatie 45 (mt 137) Rusutjärven ja Teilinummen välillä vastaa tasoltaan tällaista seututietä.



Kuva 6: Nurmijärvi-Järvenpää, uusi tieyhteys.



### **Tievaihtoehtojen yhteiset piirteet**

- Rakennettavaa tietä on 10-12 km vaihtoehdosta ja lopullisesta linjauksesta riippuen.
- Rakentamiskustannukset ovat kaikissa vaihtoehdoissa samaa suuruusluokkaa. Laskennalliset kustannussäästöt tulevat lähinnä ajoneuvo- ja aikakustannuksista, jotka taas riippuvat liikenteestä koko verkolla.
- Kaikki vaihtoehdot voivat toteutua todennäköisesti vasta vuoden 2010 jälkeen. Kaikki vaihtoehdot voidaan toteuttaa vaiheittain.

### **Vaikutukset liikenteeseen**

- Kaikki vaihtoehdot toteuttavat ajatuksen pitkämatkaisen seudullisen liikenteen yhteydestä.
- Kaikille vaihtoehdoille siirtyä liikennettä nykyisiltä pikkuteiltä.

### **Vaikutukset ympäristöön**

- Kaikki vaihtoehdot voitaisiin nykytilanteessa linjata siten, että rakennuksia ei jää alle. Asutukselle kuitenkin aiheutuu haittaa kaikissa vaihtoehdoissa.
- Kaikissa vaihtoehdoissa maatalousmaata jää tien alle ja tilojen toimintaedellytykset muuttuvat.
- Kaikki vaihtoehdot aiheuttavat estevaikutuksia, joita kuitenkin voidaan lieventää.
- Kaikissa vaihtoehdot (paitsi Terrisuon kautta kulkevissa linjauksissa) ylittävät I luokan pohjavesialueita ja ne joudutaan suojaamaan parhaalla mahdollisella suojauksella. Mikään pohjavesien suojaus ei kuitenkaan ole täysin varma. Suojausten vaikutus pohjavesien pilaantumisriskiin on koko tieverkkoa ajatellen useimmiten hyvä asia, sillä useat nykyiset suojaamattomat tiet kulkevat pohjavesialueilla. Riskin muutos voidaan kuitenkin arvioida vasta tarkempien liikennetarkastelujen jälkeen. Arviointiperustana voi olla pohjavesialueen ylittävän tieosan pituus ja erityisesti riskiliikenteen määrä.
- Kaikki vaihtoehdot kulkevat osan matkaa valtakunnallisesti tai seudullisesti arvokkaassa kulttuurimaisemassa tai kulttuurihistoriallisessa ympäristössä. Tie aiheuttaa maiseman muutoksen, jota voidaan lieventää linjaamalla tie maiseman ehdoilla.
- Kaikki vaihtoehdot kulkevat alueilla, joilla on arvokkaita kallioalueita tai seudullisesti arvokkaita luontokohteita. Kaikki vaihtoehdot voidaan linjata tiedossa olevien kohteiden ohi.

### 3.5 Liikenteen hallintavaihtoehto (LH)

Vaihtoehdon tavoitteena on vähentää erityisesti henkilöautoliikenteen kasvua Nurmijärven ja Järvenpään välisellä alueella. Koska valtaosa liikenteestä on henkilöautoilua, sen kasvu ratkaisee pitkälti sen, tarvitaanko kokonaan uutta Nurmijärven ja Järvenpään välistä maantietä ja muuta tienrakentamista.

Seuraavassa on yhteenveto suurista ja pienistä toimista, joilla eri osapuolet voivat vaikuttaa liikenteeseen. Jatkosuunnittelussa näitä toimia tarkennetaan, kuten muitakin vaihtoehtoja.

Yksi kansalainen voi kulkumuodon -auton, pyörän, bussin tms. - valinnalla vaikuttaa vain vähän, mutta aloitteellisuudellaan paljon. Eri ryhmien sisäisillä sekä ryhmien välisillä neuvotteluilla ja sopimuksilla voidaan esimerkiksi turvata autoilulle vaihtoehtoiset liikkumistavat sekä edistää auton hankinnan ja käytön harkintaa.

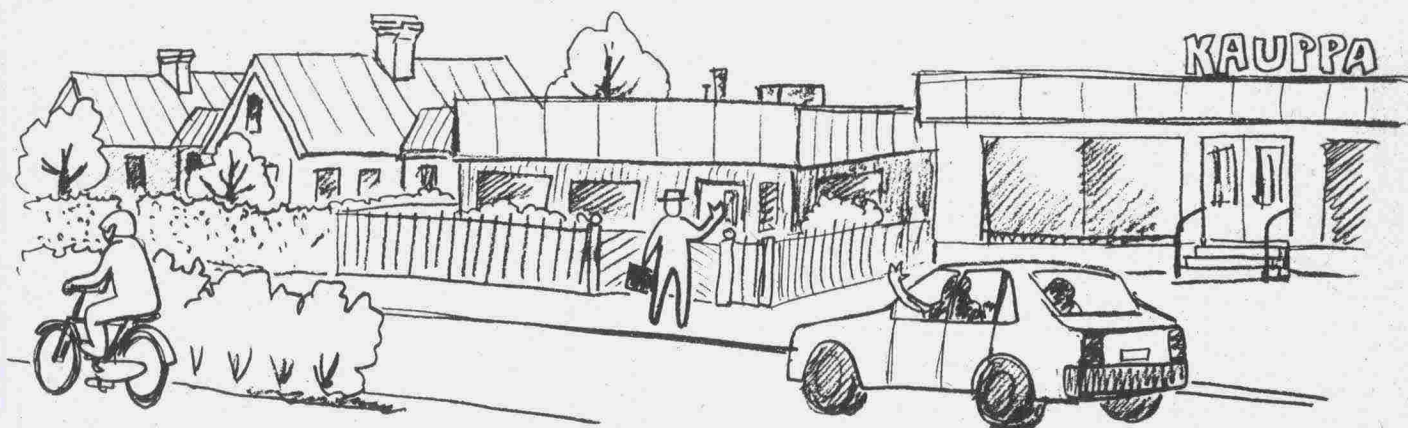
#### Esimerkkejä toimista liikenteen vähentämiseksi

##### Asutuksen, palvelujen ja työpaikkojen sijainti

Liikenteen kannalta on hyvin merkittävää vaikuttaa asutuksen, palvelujen ja työpaikkojen sijaintiin yleiskaavoituksen yhteydessä. Kuntien, maanomistajien ja yrittäjien sekä muiden osapuolien neuvotteluissa ratkaistaan, tukeudutaanko pääosin nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen vai ei. Jos pelkää omiin autoihin tukeutuvaa uutta asutusta sekä palveluita, kuten automarketteja ei suosita, vähennetään autoliikenteen kasvua merkittävästi. Auto on tullut taajamien ulkopuolella aivan välttämättömäksi, kun kylien kaupat ja muut palvelut on vähitellen jouduttu lopettamaan. Tietoliikennettä edistävillä rakenteilla, kuten kaapeleilla ja linkeillä voidaan kuntienkin toimin edistää etätyötä ja vähentää liikennetarvetta. Yritysten suhtautuminen etätyöhön on ratkaisevan tärkeää.

##### Lähikaupan käyttäminen

Asukkaat puolestaan voivat sopia lähikaupan käyttämisestä. Tietävästi eräissä Tuusulan kylissä on jo tehty tällaisia lähikauppaa tukevia sopimuksia. Lähikauppa taas voi esimerkiksi hoitaa vakioasiakkaidensa puhelin-tilausten kotiinkuljetukset.





### Kimppakyydit

Asukkaat voivat myös sopia 'kimppakyydeistä' samaan suuntaan työmatkoja ajavien kesken. Kaikkien matkakulut vähenisivät merkittävästi liikkumisen joustavuuden ja nopeuden kärsimättä. Myös ympäristöhaitat ja ruuhkat vähenisivät. Paikallisradiot ja -lehdet voivat edistää kimppojen muodostumista. Nykyisin kimppakyydit ovat sallittuja vuorotteluperiaatteella, mutta maksua kyydistä ei saa periä. Jos lakeja muutettaisiin siten, että korvauksien periminen olisi mahdollista omakustannushintaan voisivat kimppakyydit yleistyä merkittävästi.

### Joukkoliikenteen kehittämistoimet

Alueen poikittaiset joukkoliikenneyhteydet ovat nykyisin heikot. Liikennöitsijöiden ei juuri kannata tihentää nykyisiä harvoja vuorovälejä saati avata uusia reittejä. Kun vuoroväli pitenee, menetetään viimeisetkin matkustajat. Suurten bussien tilalle voidaan hankkia vähitellen pienempiä, mikä parantaa kannattavuutta. Myös liikenteen täsmällisyyttä, pysäkkejä, reittejä, vaihtomahdollisuuksia, liikenteestä tiedottamista ja asiakaspalvelua parantamalla lisätään bussien suosiota. Joillakin vuoroilla liikennöivä matalalattiabussi tekisi liikkumisen helpommaksi kaikille, mutta erityisesti vammaisille ja vanhuksille. Joukkoliikenteen kehittämistoimien perustaksi tarvitaan esimerkiksi kuntalaisten asenteita ja tietoja kartoittava selvitys ja perusteltuihin kohteisiin kunnan asteittain vähenevää tukea esimerkiksi 10 vuoden määräajaksi.

### Taksien käyttö

Taksien käyttöä erityisesti vapaa-ajan matkoihin voi lisätä jo muutamillakin viikonlopun reittitakseilla. Tässäkin kuntien tuki voi olla tarpeen kokeiluvaiheessa. Taksin käyttö on kaikki kulut huomioonottaen edullisempaa ja mukavampaa kuin keskihintaisen uuden oman auton suhteellisen vähäinen käyttö.

### Pyöräilyreitistön kehittäminen

Uudenmaan tiepiiri voisi yhdessä kuntien kanssa laatia yleissuunnitelman Keski-Uudenmaan pyöräilyreitistön kehittämisestä. Ainakin tärkeimmät työmatka- ja matkailureitit tulisi viitoittaa laadukkaasti ja pitää talvella hyvässä kunnossa. Alueen yritykset voisivat osallistua työntekijöidensä pyöräien hankintaan, erityisesti, jos tämän kustannuksen voisi vähentää verotuksessa. VR voisi rakennuttaa lukittavia pyöräkaappeja, joita voisivat vuokrata kuukausilipun haltijat muita edullisemmin. Lisäksi VR voisi kehittää erityisvaunuja niille pyöräilijöille, jotka tulevat asemalle, matkaavat junassa ja jatkavat seuraavalta asemalta pyörällä työpaikalle tai retkelle.





## Mopot käyttöön

Uudet mopot ovat entisiä malleja laadukkaampia ja turvallisempia, minkä vuoksi aikuisetkin ovat alkaneet hankkia niitä. Mopo on pyörää kuljetuskykyisempi ja nopeampi. Keskihintaiseen autoon verrattuna edullisen hankintahinnan ja pienten käyttökulujen vuoksi se voi korvata perheen ns. kakkosauton. Mopoja varten voitaisiin joillekin pääteille rakentaa leveämmät pientareet ja ne voitaisiin viitoittaa moporeiteiksi. Yritykset voisivat varata katettuja ja lukittavia pysäköintipaikkoja mopoille.

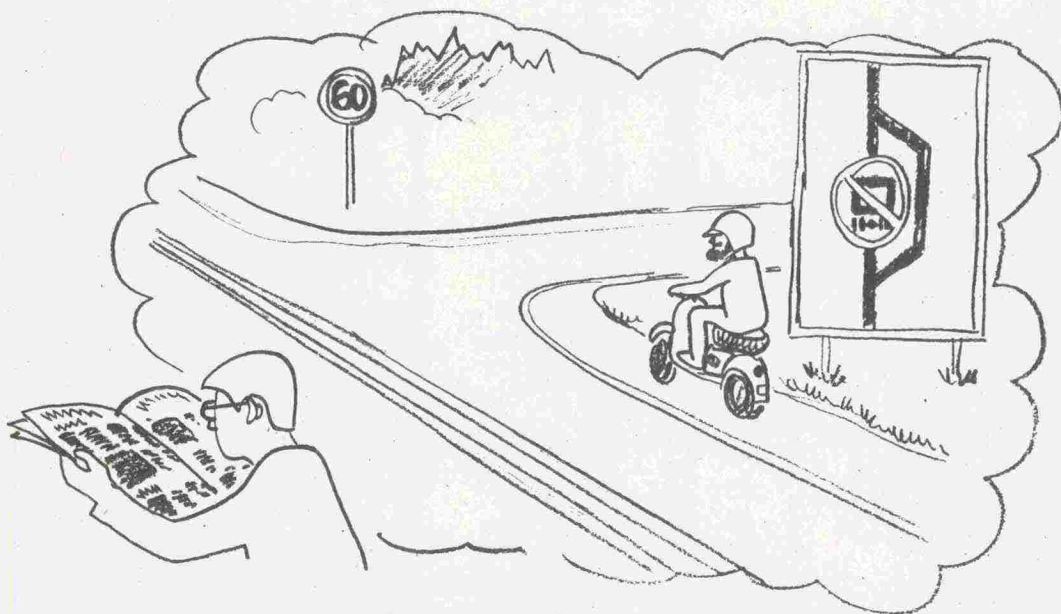
## Läpiajokiellot

Poikittaisliikennettä on vaikea estää pakottein. Vain pohjavesille vaarallisia aineita, kuten öljyä ja myrkyjä kuljettaville raskaille ajoneuvoille voidaan asettaa läpiajokielto tietyillä reiteillä. Vaarallisten aineiden kuljetusreitit on määriteltävä vain osin. Muista syistä nopeusrajoituksia ja läpiajokieltoja voidaan tietysti asettaa esimerkiksi tietyille kaduille.

## Liikenteen hallinta voi olla osa alueen kuntien yhteistä markkinointistrategiaa

Eri osapuolten toimia ja niiden tuloksia seuraamalla ja tiedottamalla koko yhteisö ottaa valitun kehityslinjan omakseen. Paikallislehdet voisivat säännöllisesti julkaista palstaa aiheesta, jos eri osapuolet toimittavat tietoja sopimuksista ja saaduista tuloksista. Julkinen keskustelu on ratkaisevan tärkeää.

Liikenteen hallinta voi olla osa alueen kuntien yhteistä markkinointistrategiaa - tapaa erottua muista. Tavoitteena voi olla houkutella sellaisia yrityksiä ja asukkaita, jotka arvostavat alueen kulttuurimaisemia ja luontoa sekä ennen kaikkea takeita niiden säilymisestä. Vaihtoehdon kustannukset on selvitettävä, mutta kannattavuutta ei voida yksiselitteisesti mitata nykytilanteeseen perustuen. Tulevaisuudessa ympäristövaikutusten huomioonottaminen luultavasti nostaa liikennepolitoaineiden ja autojen hintoja ja autoliikenteelle asetetaan kansainvälisin sopimuksin rajoituksia. Ajoissa ja vapaaehtoisesti kehityksen ennakoineet kunnat, yritykset ja henkilöt saavat strategista etua, kun taas muut joutuvat kenties sopeutumaan kriisien kautta. Aktiivisen, haluttuun tulevaisuuteen pyrkimisen onnistumisen ratkaisevat vaihtoehtoa toteuttavien ihmisten tiedot, kekseliäisyys, yhteistyökyvyt, tarmo ja heidän mahdollisuutensa vaikuttaa rahanjakoon.





## 4 NEUVOTTELURYHMÄN KANNANOTOT

Neuvotteluihin osallistuneilta tahoilta pyydettiin kannanottoa suunnittelualueen liikenteen nykytilaan, mahdollisiin liikenneongelmiin ja hankkeen aiheuttamiin ympäristö- ja muihin vaikutuksiin. Samalla saattoi esittää kannanottoja työtapaan ja suunnittelun ongelmiin. Lisäksi neuvotteluryhmän jäsenet välittivät taustaryhmänsä kannan tässä työohjelmassa esitettäviin vaihtoehtoihin.

Kannanotot on saatu kirjallisina, osa puhelimitse ja ne on joko kopioitu suoraan tai lyhennetty tiimin toimesta. Työohjelmaluonnos on välivaiheessa ollut neuvotteluryhmän tarkastettavana.

5. Autoliitto	sivu 22	8. Ruotsinkylän Koti ja Koulu yhdistys ja Partiolaiset	30
26. Fasaanitien omakotiasukkaat	36	16. Ruskela Seura	33
49. Fasaanitien tiehoitokunta ja maanviljelijät	41	1. Rusutjärven kylän yhteisten maa-alueiden osakaskunta	28
3. Helsingin vesi- ja ympäristöpiiri	28	52. Rusutjärven vesiensuojelu- ja kotiseutuyhdistys	44
47. Hyrylän urheiluautoilijat	43	42. Saunakallion asukasyhdistys	43
18. Jokelan Yrittäjät ry./Jokipartio	33	35. Siippoon kylätoimikunta	39
21. Jäppilänselän asukasyhdistys	34	43. Tuusulan kokoomus ry.	42
45. Järvenpään kaupunki	43	15. Tuusulan kunta	32
50. Järvenpään keskustan asukkaat	44	38. Tuusulan kunta	40
14. Järvenpään Kiinteistöyhdistys	32	24. Tuusulan kunta (kunnanhallitus)	35
31. Järvenpään vasemmistoliitto	38	7. Tuusulan Maataloustuottajain yhdistys	30
11. Kaakkolan asukasyhdistys	31	37. Tuusulan sos. dem. kunnallisjärjestö	40
48. Keski-Uudenmaan maakuntamuseo/ Museovirasto	44	46. Tuusulan Vammaisneuvosto. (Järvenpään Seudun Invalidit, Puolimatkatien tiehoitokunta)	42
33. Keski-Uudenmaan paikallisvaliokunta Helsingin kauppakamari	39	9. Tuusulan vas.liitto Tuusulan kulttuuri ja vapaa-aika Nuppulinnan seutu	30
41. Keski-Uusimaan riistanhoitoyhdistys	41	27. Tuusulan Yrittäjät	36
29. Kuorma-autoliitto	37	22. Umpikallion tiehoitokunta	35
53. Mustosentien tienhoitokunta	38	36. Uudenmaan liitto	38
23. Mäyräojan yksityistien tiekunta	35	32. Uudenmaan luonnonsuojelupiiri	38
51. Nahkelan kylätoimikunta	44	20. Uudenmaan lääninhallitus	34
55. Nukarinkosken kalastuskunta	34	17. Valtionrautatiet, Helsingin ratakeskus.	33
13. Nukarin kylätoimikunta	32	44. Vanhakylän asukkaat	42
40. Nummenraitin tiehoitokunta	41	12. Vanhan Pajalan seura ry.	31
2. Nurmijärven kunta	28	19. Vanha Siltatie tiehoitokunta	34
4. Nurmijärven maataloustuottajien yhdistys	29	6. Vilholantien tiehoitokunta	29
25. Nurmijärven yrittäjät ry.	36	34. Äijänsaaren yksityistien osakkaat ja alueen maanomistajat	39
28. Pajalan Metsänkävijät ry	37		
30. Palojoen kylätoimikunta	37		
10. Raalan kylätoimikunta	31		
39. Rannikonmäki	40		



**1. Rusutjärven kylän yhteisten maa-alueiden osakaskunta**

Vesa Niemelä (varalla Jari Raita)  
edustaa 650 asukasta  
Osallistuminen neuvotteluihin 5/6

**Ongelmat**

Liikenne-ennusteiden epäluotettavuus. Kenen tarpeeseen tielaitos suunnittelee; asutuksen tarpeeseen vai suunnitteluorganisaatioiden tarpeeseen. Kustannus-hyöty ajattelu harhaanjohtava. Hyrylän läntisen ohikulkutien ja tämän yhteyden suunnittelu tutkittava laajemmassa yhteydessä.

Uusi tie haittaa maa- ja metsätaloutta ja pohjavesiä.

**Kanta vaihtoehtoon**

Ei kantaa

**2. Nurmijärven kunta**

Aarno Kononen  
yleiskaavoitus Nurmijärven kunnassa  
edustaa 30 000 asukasta  
Osallistuminen neuvotteluihin 6/6

**Ongelmat**

Liikenne-ennusteiden epäluotettavuus. Kenen tarpeeseen tielaitos suunnittelee; asutuksen tarpeeseen vai suunnitteluorganisaatioiden tarpeeseen. Kustannus-hyöty ajattelu harhaanjohtava. Hyrylän läntisen ohikulkutien ja tämän yhteyden suunnittelu tutkittava laajemmassa yhteydessä.

Pohjavesien säilyminen käyttökelpoisina on tärkeää. Myös teiden suojauksiin liittyy riskejä.

Uusi tie haittaa maa- ja metsätaloutta. Nurmijärven läpiajoliikenne kasvaa, jos yhteys toteutuu.

**Kanta vaihtoehtoon**

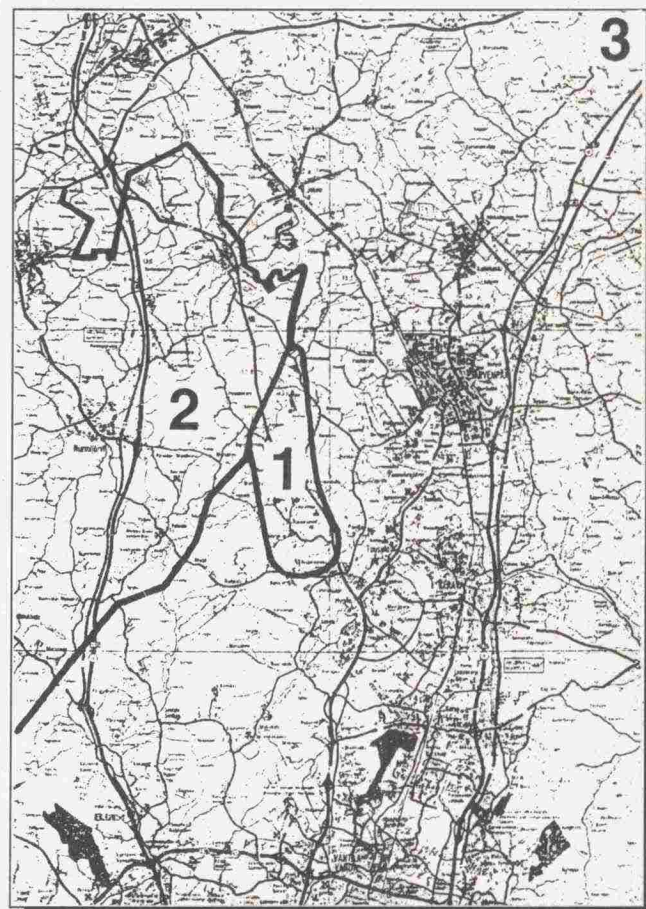
Kunta haluaa tieyhteyksiä Keski-Uusimaalle parannettavan pitkällä tähtäimellä. Yleiskaavassa on sellainen varaus, joka mahdollistaisi eteläisen nykyisen tien maastokäytävään tukeutuvan linjauksen.

**3. Helsingin vesi- ja ympäristöpiiri**

Mauri Karonen  
Toimialaan kuuluvat luonnonsuojelu ja vedet yleissuunnittelu, YVA -asiat  
Uudenmaan lääni ja osia Kymen ja Hämeen lääneistä  
edustaa 1,5 milj. asukasta  
Osallistuminen neuvotteluihin 4/6

**Ongelmat****Kanta vaihtoehtoon**

Ei kantaa





#### 4. Nurmijärven maataloustuottajien yhdistys

Anna-Maija Kirkkari ja/tai Pentti Lehmusvaara  
Maataloustuottajain etujärjestö, joka edustaa noin 400 jäsentä  
Osallistuminen neuvotteluihin 6/6 ja 1/6

##### Ongelmat

Vaihtoehdot B, C, D ja E rikkoisivat Myllykosken kulttuurimaisemaa, johon liittyy myös Impivaara ja Myllymaan talon historialliset arvot. Liikenteen johtaminen Nurmijärven keskustaan ja sen läpi on hyvin arveluttavaa. Tie johtaisi suoraan Nurmijärven kirkonkylän taajamaan, jossa ainakin rekkaliikenne olisi vaikeuksissa.

Maatalous ja teiden rakentaminen ovat ristiriidassa (maisemahaitat, rekkojen ja maatalouskoneiden kohtaaminen).

Vaihtoehto A rikkoisi pahasti Raalan kylän ja Raalan kartanon kulttuurimaisemallisesti ja -historiallisesti arvokkaan alueen. Se halkaisee seudun suurimman metsäalueen -> hirvikolari-alttius. Lisäksi liikennettä tulisi vähän.

##### Kanta vaihtoehtoon

0+ on ainoa puollettava, muut on suunniteltu tukemaan Hyrylän läntisen ohikulkutien tarpeellisuutta

#### 5. Autoliitto

Matti Sinervä  
Uudenmaan aluetoimisto  
Osallistuminen neuvotteluihin 2/6

##### Ongelmat

##### Kanta vaihtoehtoon

Ei kantaa

#### 6. Vilholantien tiehoitokunta

Martti Vaittinen  
edustaa 15 jäsentä  
Osallistuminen neuvotteluihin 6/6

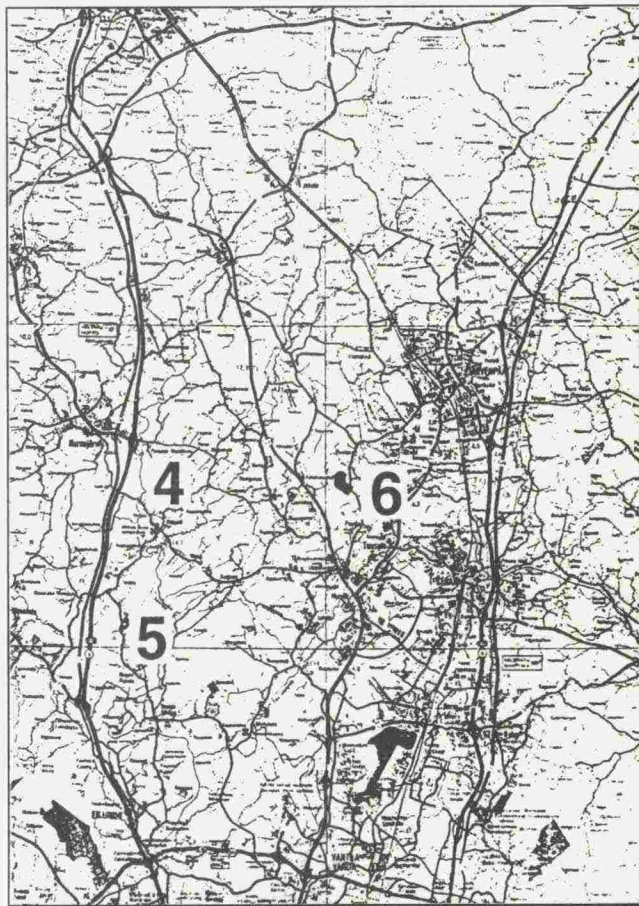
##### Ongelmat

Uusi tie haittaa pohjavesiä ja aiheuttaa maisemahaittoja. Kolistimenmäen asutukselle ongelmia. Nurmijärven kirkonkylä ruuhkautuu.

Järvenpään liikenne on jo nyt ongelmallista ja se edelleen ruuhkautuu jos liikennettä ohjataan keskelle kaupunkia kuten tapahtuu linjausvaihtoehtoisissa C ja D. Vaihtoehto E on tässä suhteessa täysin toivoton ja kelvoton.

##### Kanta vaihtoehtoon

0+ on täysin riittävä edellyttäen, että Purolaan tehdään rautatien eritasoristeys.





**7. Tuusulan Maataloustuottajain yhdistys**

Pekka Alanko  
Tuottajain etujen valvonta,  
460 jäsentä  
Osallistuminen neuvotteluihin 6/6

**Ongelmat**

Uusi tie haittaa maa- ja metsätaloutta ja pohja-  
vesiä. Edut palvelevat vain taajamien asukkai-  
ta, kyläalueet jakautuvat kahtia. Maapohjaa tu-  
houtuu.

**Kanta vaihtoehtoon**

O+

**8. Ruotsinkylän Koti ja Koulu yhdistys ja Partiolaiset**

Kalevi Piippo  
edustaa 700 jäsentä  
Osallistuminen neuvotteluihin 4/6

**Ongelmat****Kanta vaihtoehtoon**

Ei kantaa

**9. Tuusulan vas.liitto  
Tuusulan kulttuuri ja vapaa-aika  
Nuppulinnan seutu**

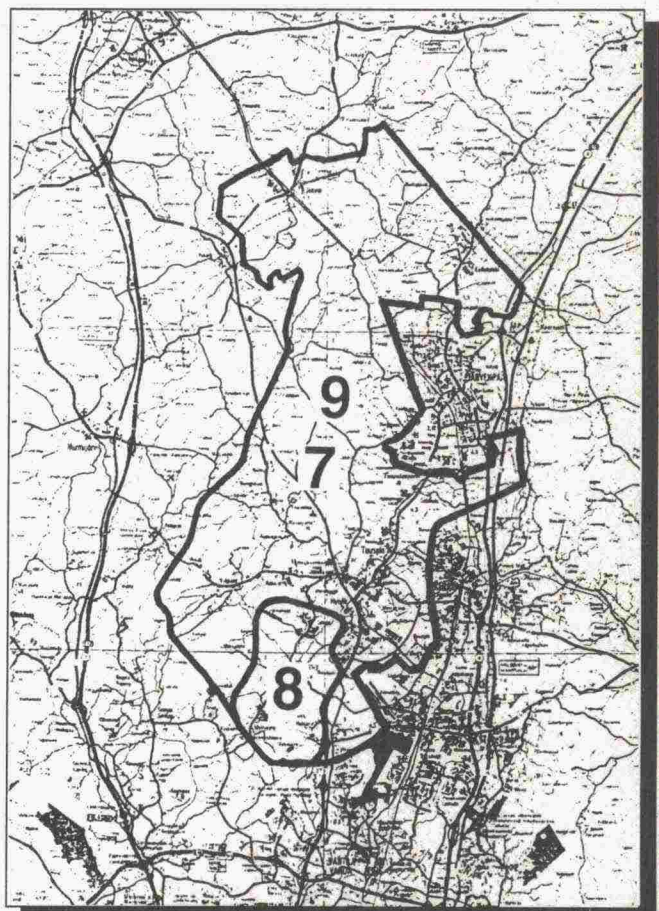
Aarno Kaartinen  
vas.liitto 1000, kulttuuri ja vapaa-aika useampi  
tuhat  
Osallistuminen neuvotteluihin 5/6

**Ongelmat**

Uusi tie haittaa maa- ja metsätaloutta ja pohja-  
vesiä. Edut palvelevat vain taajamien asukkai-  
ta, kyläalueet jakautuvat kahtia. Maapohjaa tu-  
houtuu.

**Kanta vaihtoehtoon**

Ei kantaa





## 10. Raalan kylätoimikunta

Pauli Hietanen  
Kylän edunvalvontaa ja harrastusta  
edustaa 200 asukasta  
Osallistuminen neuvotteluihin 6/6

### Ongelmat

Uusi tie aiheuttaa maisemahaittoja. Yhtenäiset alueet pirstoutuvat. Haittoja eläimistölle. Tie määrää yhdyskuntarakenteen. Melu- ja päästöhaitat.

### Kanta vaihtoehtoon

Liikenteen ja yhdyskuntien suunnittelu LH-vaihtoehdon periaatteiden mukaisesti on hyvä. Järvenpään yhteyksien kannalta 0+ + on kannatettava. Vaihtoehto A Raalan kylän kannalta torjuttava ja ve B haitallinen. Ei kantaa vaihtoehtoihin C, D ja E.

## 11. Kaakkolan asukasyhdistys

Tapani Pulkkinen  
Yhdistys toimii asuinympäristön ja viihtyvyyden lisäämiseksi alueen ja koko Järvenpään kehittämiseksi edustaa 1500-2000 asukasta  
Osallistuminen neuvotteluihin 5/6

### Ongelmat

Vanhakyläntie on nykyisellään jo liian ruuhkainen Kaakkolan - Vanhakylänniemen kohdalla ja keskustassa. Aiheuttaa jo nykyisellään melu- ja saastehaittaa ja turvallisuusriskejä. Vanhakylänniemi ja Tuusulan ranta-alue ovat Järvenpään virkistysaluetta ja siellä on myös kouluja, vanhainkoti ja terveyskeskus. Liikennettä vähennettävä ohjaamalla ohikulkuliikenne pohjoisemmaksi ohi asuntoalueen ja raskas liikenne Vähänummentien kautta.

### Kanta vaihtoehtoon

Molempiin 0-vaihtoehtoihin Kaakkolan pohjoinen ohitus. 0-vaihtoehdot eivät ratkaise liikenneongelmia. Vaihtoehto A (samoin ehkä B) liian pohjoisessa vähentääkseen Vanhakyläntien liikennemäärää.

Vaihtoehdot C, D (ja B) parhaat. Vaihtoehto E on erittäin huono, sillä lisää liikennettä Vanhakyläntiellä.

LH -vaihtoehto ei ole rajattu alueellinen vaihtoehto, poistettava.

## 12. Vanhan Paijalan seura ry.

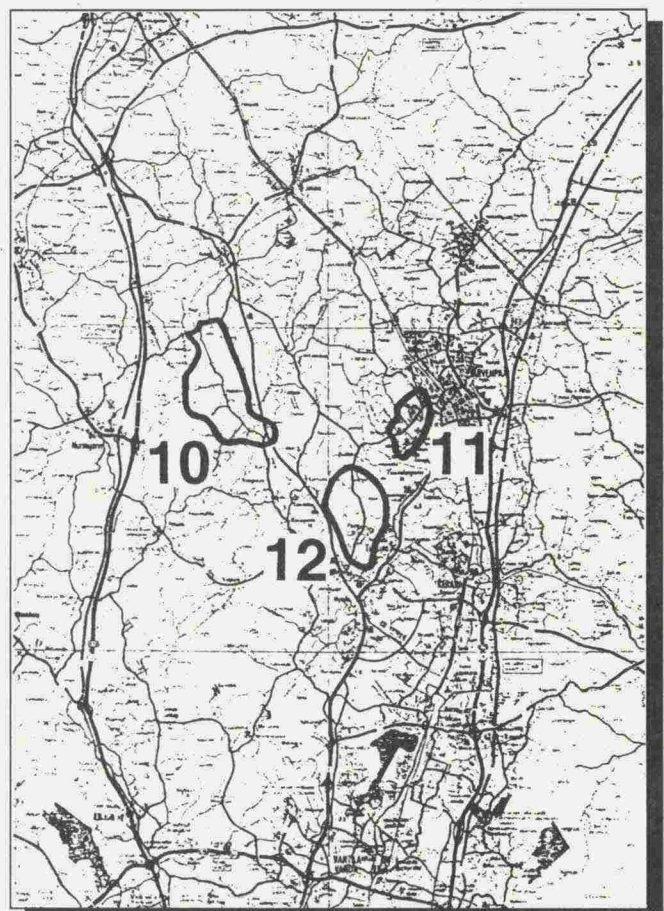
Kari Naalisvaara,  
Kotiseutuyhdistys, jonka tarkoitus on edustaa jäseniä alueitaan koskeissa kysymyksissä sekä järjestää erilaista toimintaa  
edustaa 80 asukasta  
Osallistuminen neuvotteluihin 4/6

### Ongelmat

Uusi tie aiheuttaa maisemahaittoja. Yhtenäiset alueet pirstoutuvat. Haittoja eläimistölle. Tie määrää yhdyskuntarakenteen. Melu- ja päästöhaitat.

### Kanta vaihtoehtoon

Kannattaa vaihtoehtoa B.





**13. Nukarin kylätoimikunta**

Pentti Tapanila  
Kyläläisten asioiden järjestely yhteisien tilaisuuksien ja tapahtumien merkeissä.  
Edustaa 600 asukasta.  
Osallistuminen neuvotteluihin 6/6

**Ongelmat**

Huono liikenneturvallisuus. Meluhaitat.

**Kanta vaihtoehtoon**

Ei kantaa

**14. Järvenpään Kiinteistöyhdistys**

Pekka Lehtinen  
Pientaloasukkaiden etujen ajaminen on yhdistyksen päätehtävä.  
Edustaa 500 asukasta  
Osallistuminen neuvotteluihin 6/6

**Ongelmat**

Huono liikennesuunnittelu Järvenpäässä 70- ja 80-luvuilla. Saunakallion alikulku houkuttelee läpiajoliikennettä pientaloalueelle, jossa suoria tonttiliittymiä.

Huono liikenneturvallisuus. Läpikulkuliikenne Järvenpään katuverkolla, erityisesti Jäppilänkadulla. Raskas liikenne väärillä reiteillä -- > tärinä, päästöt, melu. Raideliikenteen syöttöliikenne + pysäköintitilat puuttuvat jne.....

**Kanta vaihtoehtoon**

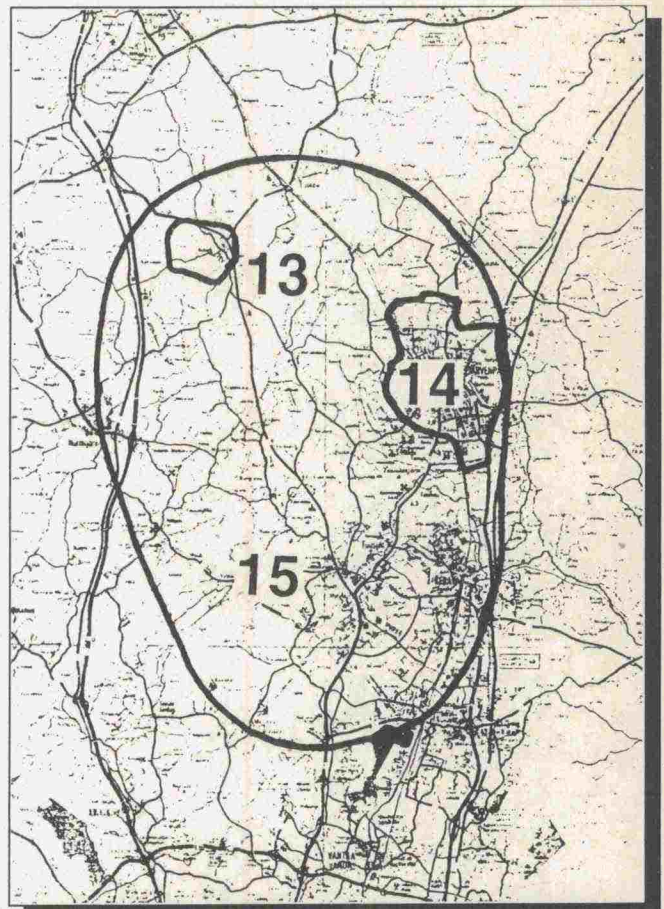
Vaihtoehto B on otettava suunnittelun pohjaksi, myös A on mahdollinen. Muut vaihtoehdot ovat erittäin huonoja.

**15. Tuusulan kunta**

Antti Kalliomäki  
Koko kunnan liikennejärjestelmä, osittain myös seudullinen.  
Edustaa n. 28 300 asukasta  
Osallistuminen neuvotteluihin 3/6

**Ongelmat****Kanta vaihtoehtoon**

Kunta ei pidä poikittaisyhteyttä tarpeellisenä eikä sitä ole merkitty aluevarauksena yleiskaa-vaan. Kunta hyväksyy yhteyden tutkimisen ja suhtautuu tässä vaiheessa ehdottoman kielteisesti vinoihin lähes pitkittäin oleviin eteläisimpiin vaihtoehtoihin. Liikenteen hallintavaihtoehtoon ja vaihtoehtoihin 0+, A ja B ei suhtauduta ehdottoman kielteisesti.





## 16. Ruskela Seura

Tapani Heikkilä

Edistää alueen asukkaiden yhteistoimintaa ja edustaa asukkaiden näkemyksiä viranomaisiin ja muihin yhteiskuntaryhmiin nähden.

Edustaa 200 asukasta

Osallistuminen neuvotteluihin 6/6

### Ongelmat

Tielaitoksen uskottavuus ja rehellisyys kyseenalaista ja työtiimin työskentely tarkoituksenhaakuista. Tiehankkeen perustelut olettamusten varassa. Liikennelaskennat ja ennusteet ylimitoitettuja. Kustannus- hyöty-laskelmat puuttuvat. (lyhennetty, alkuperäiset 16.8.1994 saadut kommentit liitetään suunnitteluaineistoon)

### Kanta vaihtoehtoon

Yhdistelmä liikenteen hallintavaihtoehtosta (tehdään liikenne Tuusulanjärven länsipuolitse Järvenpäästä etelään vähemmän houkuttelevaksi), 0-vaihtoehtosta ja 0+ vaihtoehtosta haittavaikutuksia minimoiden.

## 18. Jokelan Yrittäjät ry./Jokipartio

Tapi Tammilehto

Edustaa 250 henkilöä

Osallistuminen neuvotteluihin 2/6

### Ongelmat

### Kanta vaihtoehtoon

Ei kantaa

## 17. Valtionrautatiet, Helsingin ratakeskus.

Heikki Männistö

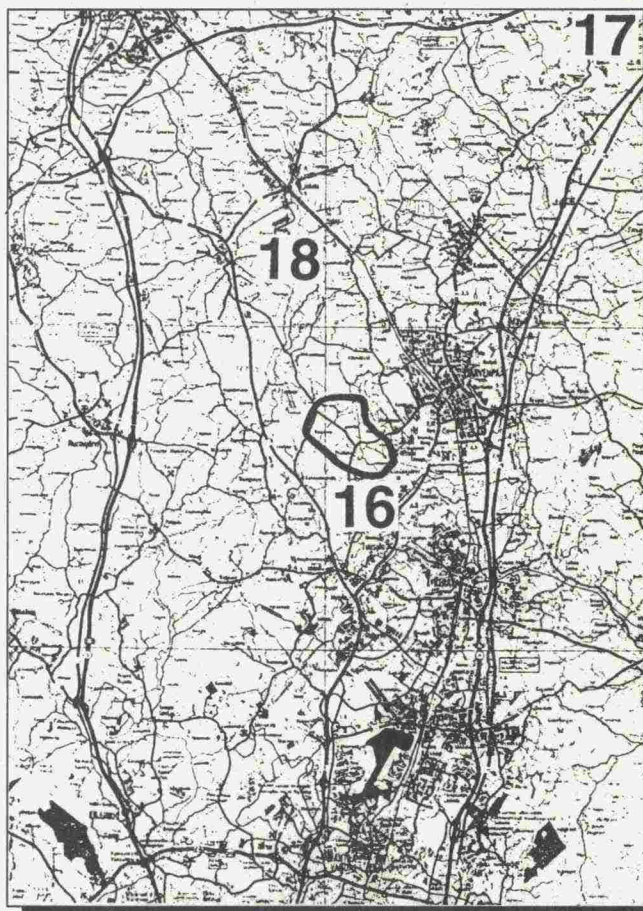
Osallistuminen neuvotteluihin 4/6

### Ongelmat

Purolan tasoristeys. Joukkoliikenteen toimimattomuus. Kevytliikenneväyliä lisättävä ja kehitettävä.

### Kanta vaihtoehtoon

Ei kantaa





**19. Vanha Siltatie tiehoitokunta**

Esa Ojala

Edustaa 40 osakasta.

Osallistuminen neuvotteluihin 6/6

**Ongelmat**

Tielaitoksen uskottavuus ja rehellisyys kyseenalaista ja työttömyyden työskentely tarkoituksenhaakuista. Tiehankkeen perustelut olettamusten varassa. Liikennelaskennat ja ennusteet ylimitettuja. Kustannus- hyöty-laskelmat puuttuvat. (lyhennetty, alkuperäiset 16.8.1994 saadut kommentit liitetään suunnitteluaineistoon)

**Kanta vaihtoehtoon**

Yhdistelmä liikenteen hallintavaihtoehdosta (tehdään liikenne Tuusulanjärven länsipuolitse Järvenpäästä etelään vähemmän houkuttelevaksi), 0-vaihtoehdosta ja 0+ vaihtoehdosta haittavaikutuksia minimoiden.

**20. Uudenmaan lääninhallitus**

Jussi Heinämies

Maankäyttöyksikkö, toimialue koko lääni (1.3 milj. as.)

Osallistuminen neuvotteluihin -/6

**Ongelmat**

Kanta vaihtoehtoon 0+ vaihtoehto ympäristöä säästävin ja siten kestävä kehityksen periaatteiden mukainen.

**21. Jäppilänselän asukasyhdistys**

Helmer Vuorinen

Alueen asukkaiden yhteisten asioiden ajaminen. Erityisesti alueen liikennejärjestelyt.

Edustaa 50 asukasta

Osallistuminen neuvotteluihin 4/6

**Ongelmat**

Ohitusteiden puuttuminen kuntien alueellisesta suunnittelusta ja kuntien lukkiutunut asenne yhteiseen suunnitteluun. Ei hyväksyttyä näkemään mahdollista liikenteen kasvua ja sen tuomia ongelmia. Ongelmat asukasyhdistyksemme alueella ovat kasvava läpiajoliikenne ja teollisuusalueelle suuntautuvan liikenteen ohjaus.

**Kanta vaihtoehtoon**

B on hyvä. D ja C:kin käyttökelpoisia, kunhan varmistetaan ohikulku Järvenpään pohjoispuolitse ja raskaan liikenteen kulku Järvenpään pohjoispuolisille teollisuusalueelle (ei asutuksen läpi).

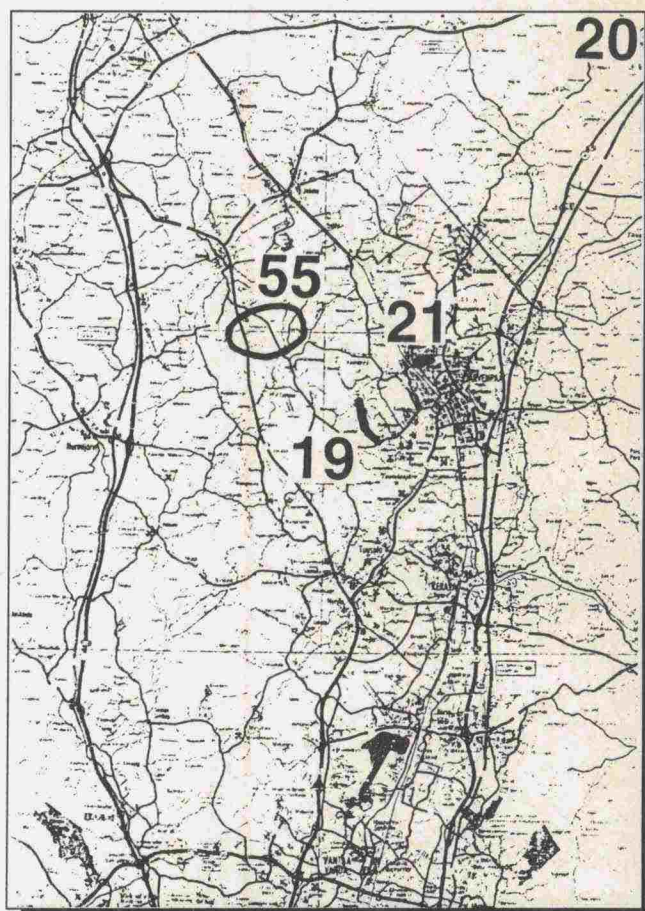
**55. Nukarinkosken kalastuskunta**

Teuvo Laakso

Osallistuminen neuvotteluihin 1/6

**Ongelmat****Kanta vaihtoehtoon**

Ei kantaa





## 22. Umpikallion tiehoitokunta

Hannu Koskelainen  
Edustaa 30-40 osakasta  
Osallistuminen neuvotteluihin 6/6

### Ongelmat

Liikenne-ennusteet epäluotettavia. Yksilön ja ryhmän vaikuttamismahdollisuus suunnitteluun on lähes olematon. Kuntien tarpeet ovat aivan erilaiset. Ainoastaan Järvenpäällä on todellinen yhteystarve, yhteys parannettua maantietä 137 (tai Hyrylän läntistä ohikulkutietä) etelään. Maaseutumaisema rikkoutuu, maa- ja metsätalous kärsivät. Pohjavesien pilaantumisriski kasvaa. Virkistys mahdollisuudet Tuusulanjärvellä heikkenevät. Luontokohteita tuhoutuu. Kevytliikenneväyliä lisättävä ja kehitettävä.

### Kanta vaihtoehtoon

Uuden tien haitat suuremmat kuin hyödyt. Vain 0+ vaihtoehdon suunnittelua voi jatkaa

## 23. Mäyräojan yksityistien tiekunta

Päivi Paloviita  
Edustaa 30 asukasta  
Osallistuminen neuvotteluihin 6/6

### Ongelmat

Yksilön ja ryhmän vaikuttamismahdollisuus suunnitteluun on lähes olematon. Uuden tien tarvetta ei ole perusteltu, Mäntsälä-Hyvinkää - tien ja tn. rakennettavan "kehä IV:n" välille ei tarvita uutta poikittaisyhteyttä jo olemassa olevien liikennemäärälaskelmien perusteellakaan.

Järvenpäästä ei tule houkutella liikennettä mt 137:lle (tai Hyrylän läntiselle ohikulkutielle). Mikään vaihtoehto ei vaikuttaisi Vanhakylän alun liikennettä vähentävästi. Uusi tie, vaihtoehdosta riippuen pirstoisi Ruskealan kylää ja tiluksia. Ve E haittaisi Tuusulanjärven lähiseutua ja sen käyttöä keskisen Uudenmaan virkistyskohteena. Uusi tie haittaa pohjavesiä ja maisemia sekä luontokohteita. Kevytliikenneväyliä lisättävä ja kehitettävä.

### Kanta vaihtoehtoon

Nykyisen tieverkon parantaminen (0+) riittää.

Neuvotteluryhmässä luonnosteltuja vaihtoehtoja olisi pitänyt esittää juuri sellaisena kuin siellä esitettiin. Tiimi oli omavaltaisesti lisännyt useita linjauksia. Neuvotteluryhmän olisi pitänyt voida enemmistöllä karsia muut kuin nykyverkon parantamisvaihtoehdot pois!

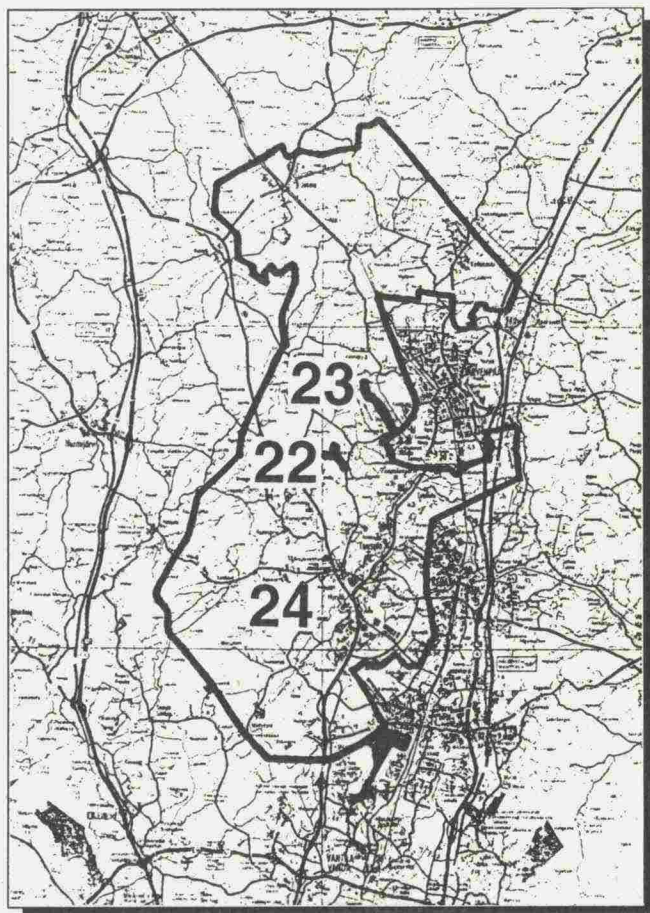
## 24. Tuusulan kunta (kunnanhallitus)

Matti Färling  
Osallistuminen neuvotteluihin 4/6

### Ongelmat

### Kanta vaihtoehtoon

Ei kantaa





**25. Nurmijärven yrittäjät ry.**

Timo Laine

Edustaa noin 100 kaupan, teollisuuden ja palvelualan jäsenyritystä pääasiassa Nurmijärven kirkonkylän ja Pohjois-Nurmijärven alueella. Toimialue Nurmijärven kunta  
Osallistuminen neuvotteluihin 2/6

**Ongelmat**

Raskas liikenne aiheuttaa asutukselle haittoja ja ympäristöriskejä sekä on turvatonta mm. Vanhakyläntiellä ja Jäniksenlinnantiellä. Karhukorven teollisuus tarvitsisi eritasoliittymän moottoritille nyt ja erityisesti tulevaisuudessa.

**Kanta vaihtoehtoon**

Uusi tieyhteys on seudun raskaiden kuljetusten kannalta tärkeä, ei niinkään Nurmijärven yritysten. Kaupan kannalta uusi yhteys voi olla mahdollisuuksien lisäksi myös uhka.

**26. Fasaanitien omakotiasukkaat**

Jorma Laavola

Osallistuminen neuvotteluihin 5/6

**Ongelmat**

Joukkoliikenteen toimimattomuus. Liikenne Purolassa.

Mahdollinen uusi tieyhteys pirstoisi maa-alueita ja häittäisi asutusta ja maisemaa.

**Kanta vaihtoehtoon**

Kannattaa vaihtoehtoa 0+. (Purolan tasoristeysvaihtoehdoista on 1 paras.

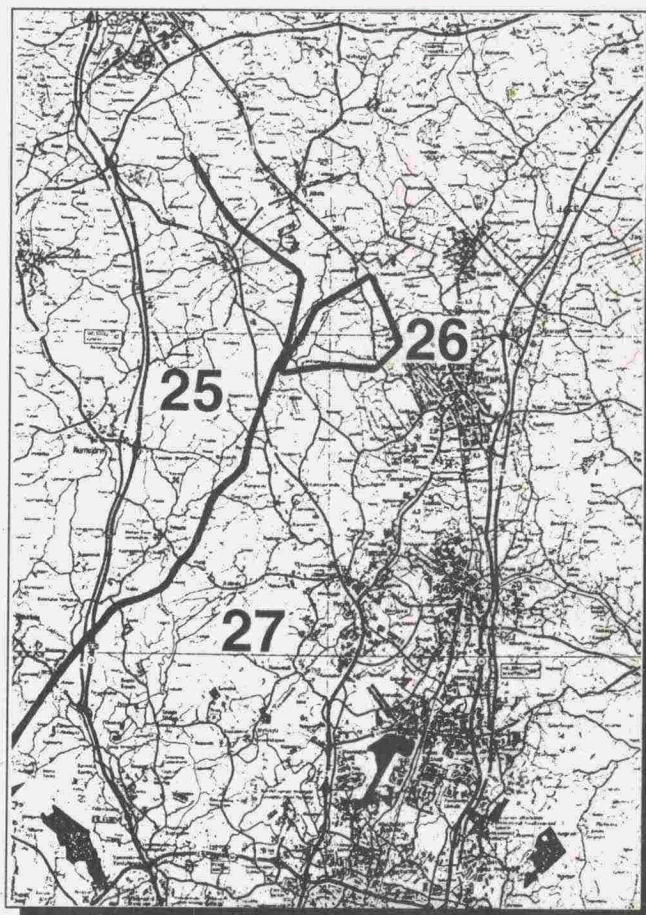
**27. Tuusulan Yrittäjät**

Arto Lindberg

Edustaa valtaosaa Tuusulan yrityksistä, yrittäjä- ja yritysjäseniä on noin 300. Toiminta painottuu Etelä-Tuusulaan. Edustaa myös Tuusulan sos. dem. valtuustoryhmää

**Ongelmat**

Kanta vaihtoehtoon Yrittäjät kannattavat uutta sujuvaa yhteyttä, mutta vaihtoehtoon ei oteta kantaa. (valtuustoryhmä kannattaa ainoastaan nykyisten teiden parantamiseen perustuvia ratkaisuja).





## 28. Paijalan Metsänkävijät ry

Eero Keto

Paikallinen metsästysseura, kylätilojen metsästysoikeuden vuokraaja.

Edustaa 26 jäsentä

Osallistuminen neuvotteluihin 6/6

### Ongelmat

Yhtenäiset alueet pirstoutuvat. Taajamien läpikulku aiheuttaa haittoja. Uusien teiden alle jää suuria maa- alueita ja vanhalle asutukselle aiheutuu haittoja.

### Kanta vaihtoehtoon

Kannattaa vaihtoehtoa B

## 29. Kuorma-autoliitto

Raimo Stenvall

Edustaa 450 ammatti -kuorma-autoilijaa Keski-Uudenmaan alueella

Osallistuminen neuvotteluihin 2/6

### Ongelmat

Yhtenäiset alueet pirstoutuvat.

### Kanta vaihtoehtoon

Ei kantaa

## 30. Palojoen kylätoimikunta

Jouko Elomaa

Kylätoimikunta ottaa kantaa kylän alueella tapahtuviin merkittäviin hankkeisiin.

Kylän asukasluku n. 800

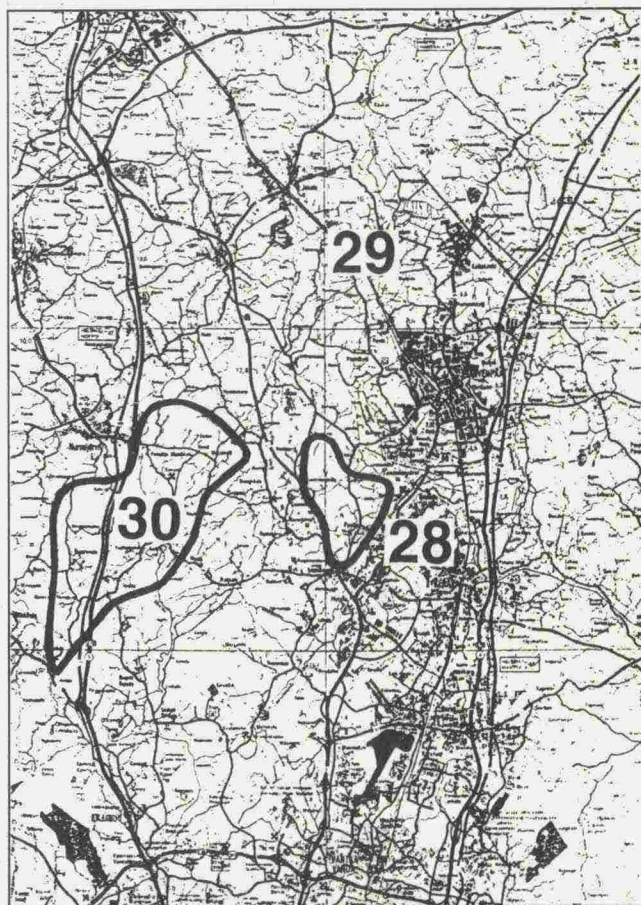
Osallistuminen neuvotteluihin 4/6

### Ongelmat

Yhtenäiset alueet pirstoutuvat.

### Kanta vaihtoehtoon

Ei kantaa





**31. Järvenpään vasemmistoliitto**

Arto Helakallio

Osallistuminen neuvotteluihin -/6

**Ongelmat****Kanta vaihtoehtoon**

Ei kantaa

**32. Uudenmaan luonnonsuojelupiiri**

Toivo Vanhatalo

Osallistuminen neuvotteluihin 1/6

**Ongelmat****Kanta vaihtoehtoon**

Ei kantaa

**36. Uudenmaan liitto**

Tuula Palaste

Keskiset ja läntiset osat Uudenmaan läänistä,  
asukkaita n. 1.2 miljoonaa

Osallistuminen neuvotteluihin -/6

**Ongelmat****Kanta vaihtoehtoon**

Ei kantaa

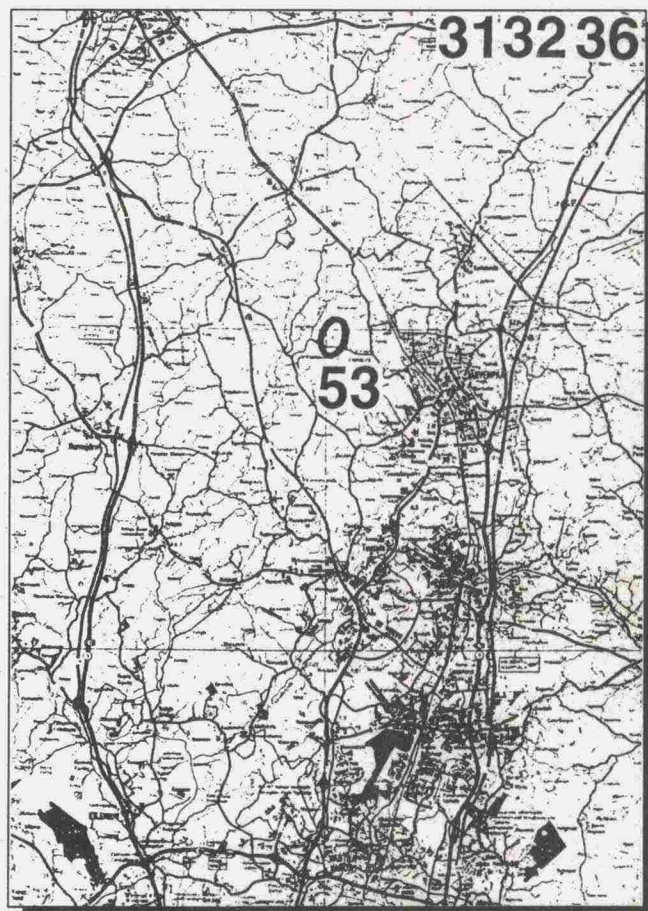
**53. Mustosentien tienhoitokunta**

Jouko Nieminen

Osallistuminen neuvotteluihin 2/6

**Ongelmat****Kanta vaihtoehtoon**

Ei kantaa





### 33. Keski-Uudenmaan paikallisvaliokunta Helsingin kauppakamari

Aimo Löksy  
Noin 100 yritystä (myös kuntia) alueelta Nurmijärvi, Tuusula, Järvenpää, Kerava.  
Osallistuminen neuvotteluihin 3/6

#### Ongelmat

#### Kanta vaihtoehtoon

Ei kantaa

### 34. Äijänsaaren yksityistien osakkaat ja alueen maanomistajat

Matti Linqvist  
Edustaa 50 osakasta ja maanomistajaa  
Osallistuminen neuvotteluihin 5/6

#### Ongelmat

Kevytliikenneväyliä lisättävä ja kehitettävä. Purolan liikenne.

Uusi tie haittaa maa- ja metsätaloutta ja pohjavesiä. Voi tuoda lisää liikennettä Järvenpään keskustaan. Virkistysmahdollisuudet luonnossa heikkenevät. Luontokohteita tuhoutuu.

#### Kanta vaihtoehtoon

Ei kantaa

### 35. Siippoon kylätoimikunta

Mauri Hakarinne  
Edustaa 250 asukasta  
Osallistuminen neuvotteluihin 6/6

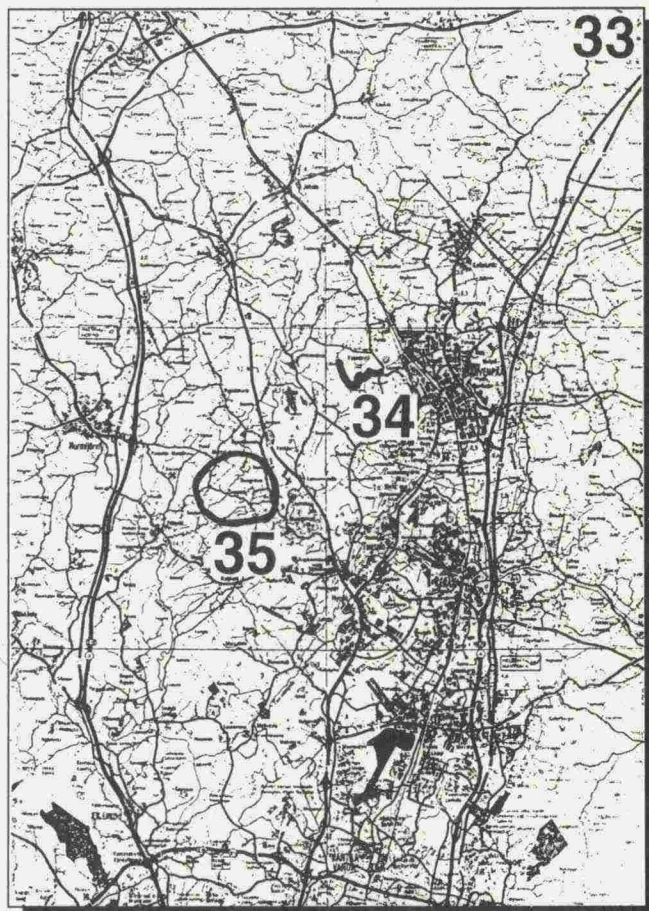
#### Ongelmat

Joukkoliikenteen toimimattomuus. Kevytliikenneväyliä lisättävä ja kehitettävä.

Uusi tie haittaa maa- ja metsätaloutta ja pohjavesiä. Voi tuoda lisää liikennettä Järvenpään keskustaan. Virkistysmahdollisuudet luonnossa heikkenevät. Luontokohteita tuhoutuu. Haitat ovat ennustettujen liikennemäärien perusteella hyötyjä suuremmat.

#### Kanta vaihtoehtoon

Kannattaa nykyisten yhteyksien parantamista 0+ vaihtoehdon mukaisesti. Tuusulantien parantaminen käyttäen hyväksi vanhaa tiepohjaa.





**37. Tuusulan sos. dem. kunnallisjärjestö**

Pauli Lopenen

Osallistuminen neuvotteluihin 3/6

**Ongelmat**

Joukkoliikenteen toimimattomuus.

Uudella tiellä on haitallisia ympäristövaikutuksia.

**Kanta vaihtoehtoon**

Ei kantaa

**38. Tuusulan kunta**

Anita Pihala

Tuusulan kunnan kaavoituksen puolesta seuraamassa tätä prosessia, seuraava osayleiskaava ko. alueella.

Osallistuminen neuvotteluihin 5/6

**Ongelmat****Kanta vaihtoehtoon**

Kunta ei pidä poikittaisyhteyttä tarpeellisenä eikä sitä ole merkitty aluevarauksena yleiskaavaan. Kunta hyväksyy yhteyden tutkimisen ja suhtautuu tässä vaiheessa ehdottoman kielteisesti vinoihin lähes pitkittäin oleviin eteläisimpiin vaihtoehtoihin. Liikenteenhallintavaihtoehtoon ja vaihtoehtoihin 0+, A ja B ei suhtauduta ehdottoman kielteisesti.

**39. Rannikonmäki**

Visa Salojärvi

edustaa 30 asukasta

Osallistuminen neuvotteluihin 6/6

**Ongelmat**

Suunnittelun lähtötiedot ovat puutteelliset, mm. liikenteen kasvuennuste on tehty ennen lamaa. Onko Keski-Uusimaa voimakasta kasvualuetta ja aiheuttaako se todella teiden tarpeen.

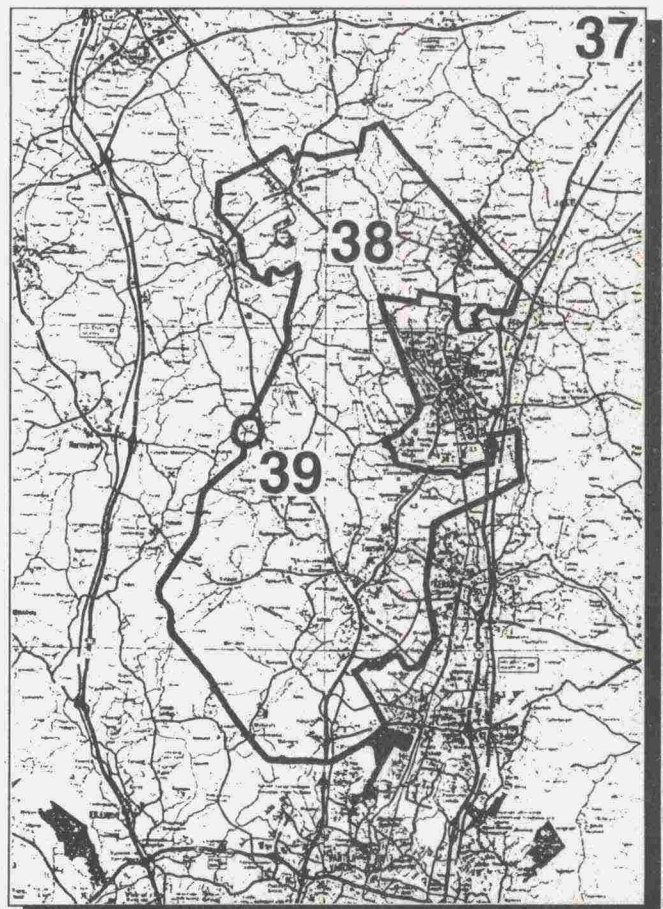
Joukkoliikenteen toimimattomuus

Uudella tiellä on haitallisia ympäristövaikutuksia.

**Kanta vaihtoehtoon**

0+ paras (mahdollisesti A)

Neuvotteluryhmässä vastustettiin yleisesti uusia teitä ja kannatettiin nykyverkon parantamista -> pitää näkyä työohjelmassa





#### 40. Nummenraitin tiehoitokunta

Eero Matilainen  
edustaa 90 osakasta  
Osallistuminen neuvotteluihin 6/6

##### Ongelmat

Vaihtoehto A rikkoisi pahasti Raalan kylän ja Raalan kartanon kulttuurimaisemallisesti ja -historiallisesti arvokkaan alueen. Se halkaisee seudun suurimman metsäalueen -> hirvikolari-alttius. Lisäksi liikennettä tulisi vähän.

Melu eritasoliittymän naapurissa suville.

##### Kanta vaihtoehtoon

0+ on ainoa puollettava, muut on suunniteltu tukemaan Hyrylän läntisen ohikulkutien tarpeellisuutta

#### 41. Keski-Uusimaan riistanhoitoyhdistys

Veikko Seuna  
Osallistuminen neuvotteluihin 1/6

##### Ongelmat

Vaihtoehto A rikkoisi pahasti Raalan kylän ja Raalan kartanon kulttuurimaisemallisesti ja -historiallisesti arvokkaan alueen. Se halkaisee seudun suurimman metsäalueen -> hirvikolari-alttius. Lisäksi liikennettä tulisi vähän.

##### Kanta vaihtoehtoon

0+ on ainoa puollettava, muut on suunniteltu tukemaan Hyrylän läntisen ohikulkutien tarpeellisuutta.

#### 49. Fasaanitien tiehoitokunta ja maanviljelijät

Jouko Aalto  
Osallistuminen neuvotteluihin 5/6

##### Ongelmat

Julkinen liikenteen parantaminen alueella supistaisi muuta liikennettä. Vaihtoehto A rikkoisi pahasti Raalan kylän ja Raalan kartanon kulttuurimaisemallisesti ja -historiallisesti arvokkaan alueen. Se halkaisee seudun suurimman metsäalueen -> hirvikolari-alttius. Lisäksi liikennettä tulisi vähän.

##### Kanta vaihtoehtoon

0+ on ainoa puollettava, muut on suunniteltu tukemaan Hyrylän läntisen ohikulkutien tarpeellisuutta

Purolan vaihtoehdoista 3 on paras ja 2 voi olla hyväksyttävä.

#### 54. Nurmijärven maataloustuottajien yhdistys.

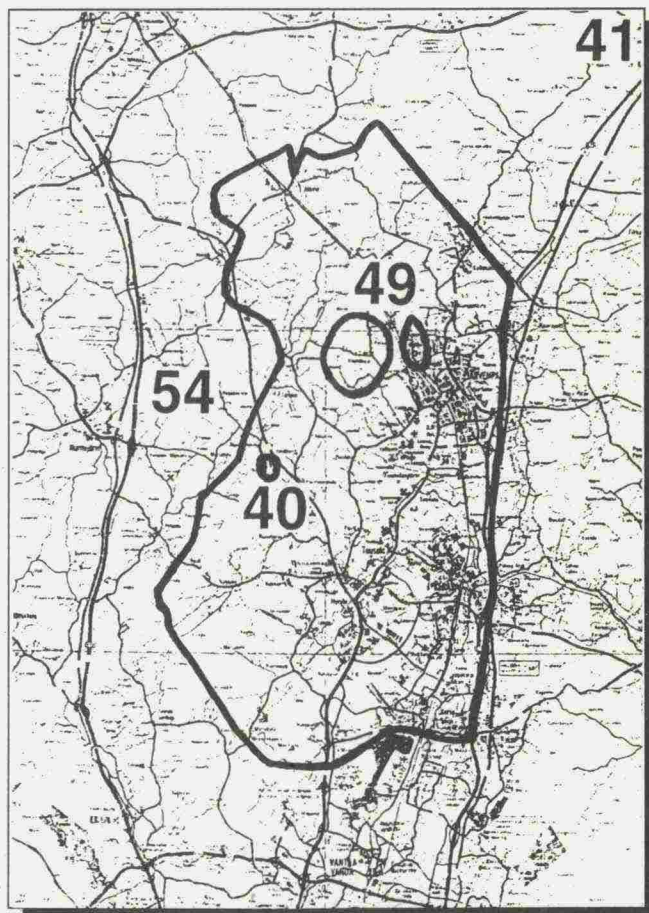
Pentti Lehmusvaara  
Osallistuminen neuvotteluihin 1/6

##### Ongelmat

Vaihtoehto A rikkoisi pahasti Raalan kylän ja Raalan kartanon kulttuurimaisemallisesti ja -historiallisesti arvokkaan alueen. Se halkaisee seudun suurimman metsäalueen -> hirvikolari-alttius. Lisäksi liikennettä tulisi vähän.

##### Kanta vaihtoehtoon

0+ ainoa puollettava, muut on suunniteltu tukemaan Hyrylän läntisen ohikulkutien tarpeellisuutta.





**43. Tuusulan kokoomus ry.**

Lars Winqvist  
Alue koko Tuusula  
Edustaa 200 jäsentä  
Osallistuminen neuvotteluihin 3/6

**Ongelmat****Kanta vaihtoehtoon**

Ei kantaa

**44. Vanhakylän asukkaat**

Pantti Hermunen  
Edustaa 30 paikallista omakotiasukasta  
Osallistuminen neuvotteluihin 5/6

**Ongelmat**

Nykytilanteessa joukkoliikenne toimii huonosti  
ja kevyen liikenteen väylien tila on alueella sur-  
kea

**Kanta vaihtoehtoon**

0++ on paras vaihtoehto Purolan ve 1 on paras

**46. Tuusulan Vammaisneuvosto.  
(Järvenpään Seudun Invalidit, Puolimatkan-  
tien tiehoitokunta)**

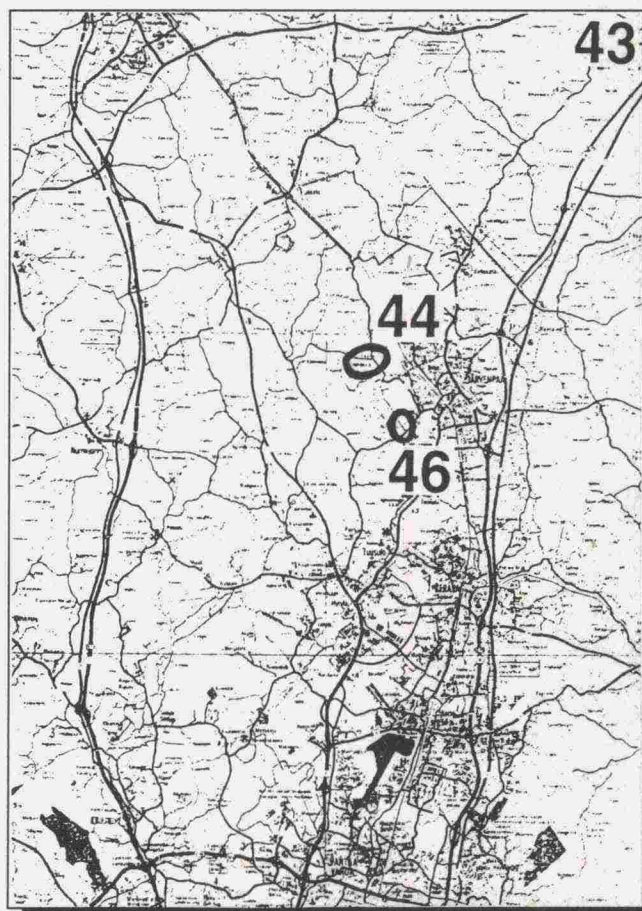
Antti Pitkänen  
edustaa 2500 vammaista Tuusulan ja Järven-  
pään alueella  
Osallistuminen neuvotteluihin 6/6

**Ongelmat**

Nykytilanteessa joukkoliikenne toimii huonosti  
ja kevyen liikenteen väylien tila on alueella sur-  
kea

**Kanta vaihtoehtoon**

- 0++ on paras vaihtoehto
- Purolan ve 1 on paras





**42. Saunakallion asukasyhdistys**

Esko Lehto

Osallistuminen neuvotteluihin 1/6

**Ongelmat**

**Kanta vaihtoehtoon**

Ei kantaa

**45. Järvenpään kaupunki**

Kauko Asumalahti

Osallistuminen neuvotteluihin -/6

**Ongelmat**

**Kanta vaihtoehtoon**

Ei kantaa

**47. Hyrylän urheiluautoilijat**

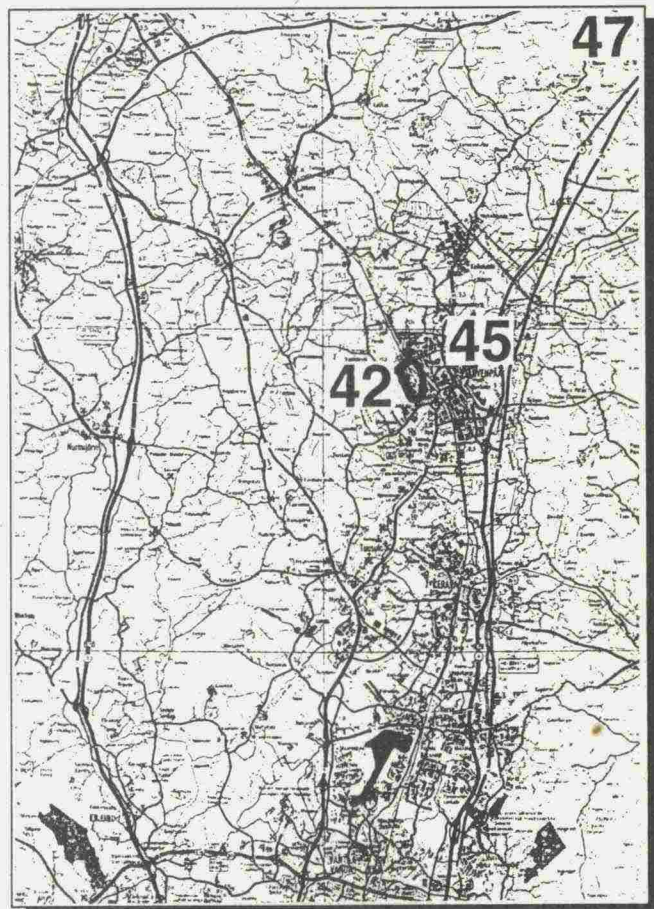
Vesa Valo

Osallistuminen neuvotteluihin -/6

**Ongelmat**

**Kanta vaihtoehtoon**

Ei kantaa





**48. Keski-Uudenmaan maakuntamuseo/  
Museovirasto**

Mikko Härö

Osallistuminen neuvotteluihin -/6

**Ongelmat**

Eri vaihtoehtojen ongelmia on käsitelty 28.7.1994 päivätyssä muistiossa, joka liitetään suunnitteluaineistoon.

**Kanta vaihtoehtoon**

LH vaihtoehto paras. 0-vaihtoehtojen vaijutus kulttuurimaisemaan voi olla negatiivinen, mm. oikaisut muuttavat sitä, miten tie istuu maisemassa. Pajalan oikaisu hiekkakuoppien läpi on hyvä. Nurmijärvi-Järvenpää -yhteyden toteuttamisen haitallisuus on sidoksissa siihen, toteutetaanko Hyrylän läntinen ohitustie.

**50. Järvenpään keskustan asukkaat**

Raisa Putansuu

Osallistuminen neuvotteluihin 1/6

**Ongelmat****Kanta vaihtoehtoon**

Ei kantaa

**51. Nahkelan kylätoimikunta**

Matias Korkeavuori

Osallistuminen neuvotteluihin 1/6

**Ongelmat****Kanta vaihtoehtoon**

Ei kantaa

**52. Rusutjärven vesiensuojelu- ja kotiseutu-  
yhdistys**

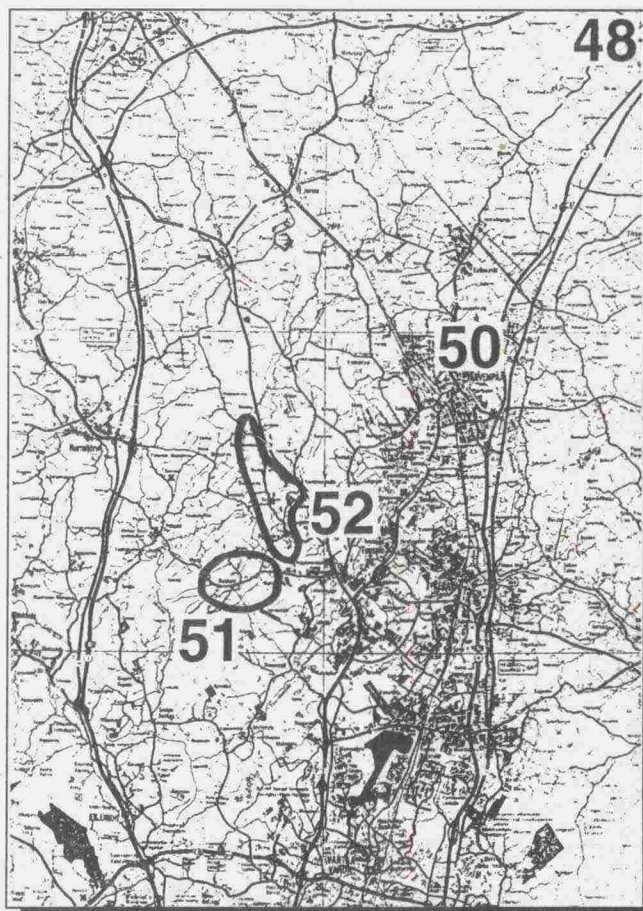
Matti Oksanen

Osallistuminen neuvotteluihin 3/6

**Ongelmat****Kanta vaihtoehtoon**

0+, vanhaa tietä parantamalla

13      0+  
25      ei kantaa





## 5 SELVITYSTARPEET JA MENETELMÄT

### 5.1 Selvitykset kolmessa vaiheessa

Vaihtoehtojen vaikutuksia maankäyttöön ja liikenteeseen, talouteen sekä ympäristöön selvitetään yleissuunnittelun edetessä kolmessa vaiheessa. Liikenteeseen sekä rakentamis- ja liikennetalouteen liittyviä selvitystarpeita käydään läpi laajasti.

Niiden ja muiden selvitysten ja vaikutustarkastelujen sisältö selviää taulukosta 1 (s. 50). Maankäyttöä ja yhdyskuntarakennetta tarkastellaan yhteistyössä kuntien suunnittelijoiden kanssa. Kuntien osayleiskaava- ja yleiskaavatyöt ovat siinä vaiheessa, että yhteistyölle on hyvät edellytykset.

Suunnittelussa sovelletaan tielaitoksen ohjetta yleissuunnittelusta ja ympäristövaikutusten arvioinnista.

#### Yleissuunnittelun selvitykset ja vaikutustarkastelut tehdään kolmessa vaiheessa

##### I

Tarkennetaan tähän asti tehtyjä inventointeja koko suunnittelualueelta. Määritetään karsintaperusteita lähinnä alustavan liikenne- ja taloustarkastelun avulla.

Laaditaan yleispiirteinen *maankäyttökartta*, kootaan seutukaavatiedot, osayleiskaavat ja yleiskaavat sekä tuoreimmat liikennetiedot. Selvitetään kaikkien alustavien vaihtoehtojen (LH,0, 0+, A, B, C, D, E) yleispiirteiset vaikutukset käyttäen pääasiassa neuvotteluryhmälle aiemmin esiteltyä ja lähde-luettelossa mainittua materiaalia. Pohditaan yhteyttä kantatien 45 (mt 137) kehittämisen suunnitteluun. Tarkastelussa on mukana myös muut hankkeet, jotka liittyvät läheisesti Nurmijärvi-Järvenpää - yhteyteen. Näitä ovat Hyrylän itäisen ohikulkutien jatke ja Kehä IV.

##### II

Vaihtoehtojen vaikutustarkastelun ja vertailun päätyö tehdään tässä vaiheessa.

Tarkempaan suunnitteluun valittuja vaihtoehtoja tarkennetaan. Liikenteen-hallintavaihtoehdon suunnittelua viedään eteenpäin. Nykyverkon parantamistoimet hahmotellaan tarkemmin. Kartoille merkityistä leveistä vyöhykkeistä tarkennetaan varsinaiset tielinjaukset. Vasta tässä vaiheessa ryhdytään esimerkiksi maastotöihin tai saadaa rakentamiskustannuksista tarkempaa tietoa. Tuloksena syntyy vaihtoehtojen vertailuraportti, josta pyydetään viranomaisten lausunnot.

##### III

Lausuntojen jälkeen valitaan yleissuunnitelmaksi viimeisteltävä vaihtoehto. Valitun vaihtoehdon teknistä suunnittelua ja vaikutustarkastelua tarkennetaan. Tähdätään haitallisten vaikutusten lieventämiseen.

Selvitetään toimenpiteet, joilla haittoja voidaan lieventää (esimerkiksi suojaus tai tien paikan tai korkeusaseman muutos). Meluvaikutukset tarkennetaan ja selvitetään pohjavesien suojaustapa ja -kustannukset.



## 5.2 Tieverkko ja liikenne

### Nykyinen tieverkko

Arvioinnin perustaksi täydennetään tietoja nykyisestä liikenneverkosta, sitä koskevista suunnitelmista sekä tielaitoksen ja kuntien tienrakennusohjelmista.

- Kootaan tielaitoksen tierekisteristä yleisten teiden tieluokka, nopeusrajoitukset, päällyste, tien leveys ym. tiedot. Kaavateistä ja tärkeimmistä yksityisteistä selvitetään vastaavat tiedot kuntien aineistosta ja tarvittaessa maastotarkasteluin. Arvioidaan tutkittavan tieverkon tekniset puutteet (kaarteisuus, mäkisyys, huonot näkemät, poikkileikkaus, kantavuus).
- Tehdään yhteenveto raskaan liikenteen ongelmista. Selvitetään liikennerajoitukset, painorajoitettut sillat, matalat alikulut, kantavuudeltaan huonot tieosat ym.. Nykyiset erikoiskuljetusten käyttämät reitit ottaen huomioon mm. Järvenpään teollisuusalueiden yhteydet päätieverkolle.
- Tehdään karttayhteenveto suunnitteilla olevista hankkeista ja kevyen liikenteen verkostosta (erilliset kevyen liikenteen väylät, alikulut ja tärkeimmät ulkoilureitit, kevyen liikenteen verkoston yhdistävyyspuutteet ja turvallisuusongelmat sekä mahdolliset vaaralliset koulumatkaosuudet).
- Nykyiset linja-autoliikenteen reitit ja pysäkit sekä mahdolliset ongelma-kohteet, kuten vaihtoyhteydet eri liikennemuotojen kesken. Arvioidaan, miten nykyinen tieverkko palvelee yhteyksiä rautatieasemille ja -seisakkeille.

### Nykyinen liikenne

Yhteystarpeen arviointia sekä liikenne-ennusteen laatimista varten arvioidaan suunnittelualueen nykyiset liikennevirrat ja tieverkon liikennemäärät. Keski-Uudenmaan liikennetutkimuksen 1988 yhteydessä tehdyn määräpaikkatutkimuksen perusteella (kyselytutkimus autoilijoiden lähtöpaikasta ja määränpäästä).

Tutkimuksessa kukin kunta (Järvenpää, Nurmijärvi ja Tuusula) on jaettu noin 10 osa-alueeseen. Tällä jaolla liikennevirtojen lähtö- ja määräpaikat suunnittelualueella voidaan selvittää osa-alueen (kaupunginosa, päätaajama, kylä) tarkkuudella. Sen sijaan suunnittelualueen ulkopuolelle suuntautuvan liikenteen selvittämiseksi on pidetty jakoa suurempiin aluekokonaisuuksiin riittävänä (pääkaupunkiseutu on jaettu yhdeksään suuralueeseen, muualla kunnan tai läänin tarkkuus).

- Käytössä ovat myös Vähänummentien jatkeen ja Purolan eritasoristeyksen yleissuunnittelun yhteydessä tehdyt liikenneselvitykset.
- Tiekohtaiset liikennemäärät selvitetään tielaitoksen tierekisteristä, mistä selviää keskivuorokausiliikenne ja raskaan liikenteen osuus.
- Suunnittelualueen liikenteen määrän vaihtelusta (kausivaihtelu vuodenajan mukaan, viikonpäivävaihtelu ja tuntivaihtelu) saadaan tietoja esimerkiksi kantatiellä 45 (mt 137) Rusutjärvellä sijatsevan automaattisen mittauspisteen (LAM) aineistosta.
- Tarvittaessa liikennettä lasketaan. Siten saadaan tieto liikennemäärien muutoksista 1988 liikennetutkimuksen jälkeen.



## Liikenneturvallisuus

Selvitetään tutkittavalta tieverkolta onnettomuusasteet (onnettomuuksien määrä suhteessa liikennemäärään) ja onnettomuustiheydet (onnettomuuksien määrä tiekilometriä kohden) tierekisterin onnettomuustietojen perusteella. Selvitetään kohdat, joissa on sattunut paljon onnettomuuksia sekä keskimääräistä selvästi vaarallisemmat tieosuudet.

## Tieverkon yhdistävyys

Yhdistävyyspuutteita (tietä pitkin mitattu matka suhteessa linnuntietäisyyteen) on kartoitettu Keski-Uudenmaan tieverkkosuunnitelmassa.

## Liikenne-ennusteet ja maankäyttösuunnitelmat

Liikenne-ennusteiden perustaksi tarvitaan kuntien yleiskaavojen tai seutukaavan mukaiset arviot tieyhteyden vaikutusalueen asukas- ja työpaikkamäärästä vuonna 2010 (tai 2020). Ennusteen osa-aluejako voi olla vuoden 1990 Keski-Uudenmaan liikenne-ennusteen mukainen. Asukas- ja työpaikkamäärät tarkistetaan ajan tasalle yhdessä tielaitoksen ja kuntien edustajien kanssa. Liikenne-ennusteen laatimisesta (mm. käytettävästä sijoiteluohjelmistosta ja menetelmästä) ja ennusteessa käytettävistä lähtötiedoista tehdään yksityiskohtaisempi selvitys yleissuunnittelun alkaessa. Lähtökohdat esitetään ennen ennusteen laatimista työryhmän hyväksyttäväksi.

- Ennusteet eri alueiden välisistä liikennevirroista laaditaan Keski-Uudenmaan liikennetutkimuksesta saatavien vuoden 1988 tilanteen liikennevirtatietojen pohjalta kasvukerroinnusteena. Tutkimusvuoden jälkeen liikenne kasvoi vuoteen 1990 asti, mutta sen jälkeen liikennemäärät ovat vähentyneet hieman, eli vuoden 1988 liikennemäärät vastaavat suunnilleen nykyistä liikennettä. Mahdollisesti tarvittavat paikalliset korjaukset arvioidaan vertaamalla eri teiden viimeisimpiä liikennelaskentatietoja vuoden 1988 liikennetutkimuksen aikaisiin laskentatietoihin.
- Ennustetta varten arvioidaan eri kuntien autotiheys ennustetilanteessa käyttämällä lähtökohtana tielaitoksen tuoreinta arviota autoistumiskehityksestä koko maassa.
- Ennuste varmennetaan ns. herkkyystarkasteluilla. Niissä otetaan huomioon mm. aiempi kokemus siitä, kuinka suuri vaikutus joukko liikenteen kehittämisellä tai muilla kulkutapojen muutoksilla voi olla autoliikenteen määriin. Samoin on tehtävä arvio uuden tai parannettavan yhteyden **synnyttämästä** uudesta liikenteestä. Eri tiehankkeiden yhteydessä on todettu, että uudelle tielle tulee usein hieman enemmän liikennettä kuin liikennetutkimuksessa havaitut nykyiset liikennevirrat antaisivat odottaa.



### Taloudelliset tarkastelut

- Verkkotason tarkasteluissa selvitetään yleispiirteisesti ajokustannusten ja rakennuskustannusten erot eri periaatevaihtoehtojen välillä.
- Tarkastelua tarkennetaan tarkempaan suunnitteluun ja vertailuun valittavien vaihtoehtojen osalta. Ajokustannukset (ajoneuvo-, aika- ja onnettomuuskustannukset) sekä melu- ja päästökustannukset lasketaan tielaitoksen käytännön mukaisilla yksikköhinnoilla siten, että laskentaperusteet voidaan selvästi nähdä (esim. pelkät aikasäästöt minuutteina, korkoprosentin vaikutus jne.). Rakennuskustannukset arvioidaan vastaavissa muissa hankkeissa toteutuneiden yksikkökustannusten perusteella (eriteltynä ainakin: massakustannukset, tien rakenne, pohjanvahvistus, liittyvät tiejärjestelyt, sillat, pohjavesisuojaus). Kustannukset tarkennetaan vielä viimeisteltävän vaihtoehdon osalta.
- Taloudellista kannattavuutta arvioidaan tielaitoksen standardimenetelmällä laskemalla hyöty-kustannussuhde (=investoinnilla saavutettava hyöty verrattuna 0-verkkoon jaettuna investointikustannuksilla).

## 5.3 Vaihtoehtojen vertailu

### Liikenteellinen vertailu

Eräät Nurmijärvi-Järvenpää yhteyden vaihtoehdot muodostavat kantatien 45 kehittämisvaihtoehtojen kanssa niin kiinteän tieverkollisen ja liikenteellisen kokonaisuuden, että liikenne-ennusteissa näitä hankkeita on tarkasteltava yhdessä. **Tarkasteluja tehdään myös kantatien 45 suunnittelun yhteydessä.** Nurmijärvi-Järvenpää yhteyden eri vaihtoehtojen liikennemääriä ja uuden yhteyden vaikutusta muun tieverkon kuormittumiseen tarkastellaan tieverkolla, jota rajaavat:

- lännessä Hämeenlinnanväylä rinnakkaisteineen (vt 3 ja mt 130)
- idässä Lahdenväylä rinnakkaisteineen (vt 4 ja mt 140)
- pohjoisessa Hanko-Hyvinkää-Mäntsälä tie (kt 53; tuleva vt 23)
- etelässä Kehä III.

Nykyisen tieverkon ohella (0-verkko) tarkastellaan ainakin tieverkkovaihtoehtoja, joita on täydennetty seuraavilla *uusilla* yhteyksillä:

- Kantatie 45, uusi yhteys moottoriliikennetienä (Hyrylän läntinen ohitus, nopeus 100 km/h)
- Kantatie 45, uusi yhteys maantienä (Hyrylän läntinen ohitustie, nopeus 80 (60) km/h)
- Hyrylän Itäväylän jatke Tuusulan kirkonkylään (välillä mt 148 - mt 145)
- Kehä IV:n eteläinen linjaus (Maantiekylä-Keimola)
- Kehä IV:n pohjoinen linjaus (Maantiekylä-Klaukkalan liittymä)



Vaihtoehtojen suuren määrän takia tieverkon kuormitusennusteet voidaan tehdä vaiheittain esimerkiksi seuraavasti:

1. Muodostetaan ennustetilanteen ns. perusverkko, jossa nykyistä tieverkkoa on täydennetty rakenteilla olevilla ja todennäköisesti toteutuvilla tiehankkeilla. Käytetään samaa verkkoa ja ennustetta kuin kantatien 45 ja Kehä IV:n suunnittelussa. Tätä perusverkkoa voidaan pienin tarkennuksin käyttää myös Järvenpää- Nurmijärvi yhteyden ns. 0-vaihtoehtona.
2. Aluksi tutkitaan selvästi toistaan poikkeavien päävaihtoehtojen väliset liikenteelliset erot. Tässä vaiheessa voidaan todennäköisesti karsia osa vaihtoehtoista. Perusverkkoa täydennetään vuorotellen päävaihtoehtoilla, kuten Nurmijärvi-Järvenpää yhteyden pohjoinen tai eteläinen pääsuunta yhdistettynä Hyrylän läntiseen ohitustiehen tai parannettuun kantatiehen, joka sijaitsee nykyisellä paikallaan. Päävaihtoehtoina tutkitaan myös verkkovaihtoehtoja Kehä IV:n kanssa tai ilman sitä.
3. Toisessa vaiheessa tutkitaan alavaihtoehtojen liikennekuormitusta. Nurmijärvi-Järvenpää-yhteyden tarkempaan tarkasteluun valittuja vaihtoehtoja vertaillaan keskenään yhdistettynä hankkeeseen läheisesti liittyvien muiden hankkeiden päävaihtoehtoihin (kantatien 45 kehittäminen, Kehä IV, Hyrylän itäisen ohikulun jatke).

Yksittäisten teiden liikennekuormituksen ohella vertaillaan myös mm. eri verkkovaihtoehtojen liikennesuoritetta kokonaisuutena, koska se kuvaa myös vaihtoehtojen vaikutusta liikenteen ajokustannuksiin, energiankulutukseen ja päästöihin.

Liikenteellisissä tarkasteluissa selvitetään eri vaiheissa myös:

- vaikutuksia liikenneturvallisuuteen
- tieverkon toiminnallista jäsentelyä
- liikenteellistä palvelutasoa
- mitä liikennevirtoja eri vaihtoehdot palvelevat
- vaikutukset joukko- ja kevytliikenteeseen

#### **Vaihtoehtojen vertailu kaikkien tekijöiden osalta**

Vaihtoehtoja vertaillaan erittelevillä menetelmillä, eli kuvataan vaikutuksia siinä muddossa, joka on niille ominaisin. Tekijät, joiden suhteen vaihtoehtoja vertaillaan, valitaan suunnittelun kuluessa. Vertailutekijät ovat suunnittelussa mukana olevan neuvotteluryhmän ja suunnittelijoiden tärkeiksi arvioimia asioita, kuten asumisen viihtyisyys tai luonnonsuojelu.

Liikennetalouden ja rakentamiskustannusten vertailu on yhdistelevää ja yksikkönä on mm. hyötykustannussuhde ja raha. Lisää vaihtoehtojen vertailusta liitteessä x.



	I. Alustavat vaihtoehdot	II. Valitut vaihtoehdot	III. Jatkosuunnittelu- vaihtoehto
<b>LIIKENNE</b>			
Liikenne tieverkolla nyt ja tulevaisuudessa eri ennusteilla	Verkkovaihtoehtojen kuormittaminen liikenteensijoittelumallissa ("Emme" tai vastaava)	Tarkentuu yksittäisten väylien osalta	
Tieverkon toiminnallinen jäsentely	Verkkovaihtoehtojen kuormittaminen liikenteensijoittelumallissa	Tarkentuu yksittäisten väylien osalta	
Tieverkon palvelutaso	Verkkovaihtoehtojen kuormittaminen liikenteensijoittelumallissa	Vaihtoehtojen väliset erot tutkitaan	
Liikenneturvallisuus	Yleispiirteinen asiantuntija-arvio	Vaihtoehtojen väliset erot tutkitaan	Toimenpiteet tarkentuvat
Joukko- ja kevytliikenne	Yleispiirteinen asiantuntija-arvio	Vaihtoehtojen väliset erot tutkitaan	Järjestelyt tarkentuvat (esim. pysäkkien sijainti, kevyen liikenteen järjestelyt)
<b>TALOUS</b>			
Ajokustannukset tielaitoksen ohjeiden mukaisesti	Ajosuorite verkkovaihtoehtoilla	Tarkennetaan (ajoneuvo-, aika-, ja onnettomuuskustannukset)	
Rakentamiskustannukset	Arvioidaan keskimääräisillä kilometrihinnoilla	Arvioidaan yksikköhinnoilla	Tarkennetaan
Liikennetalous (hyöty-kustannus -suhde)	Ajo- ja rakentamiskustannuksista karkeasti	Lasketaan tarkennetuista ajokustannuksista ja yksikköhinnoista	Tarkennetaan
<b>KAAVOITUS</b>			
Maankäytönsuunnittelun ja liikennesuunnittelun yhteensovittaminen	Periaatevaihtoehtojen suhde seurataavaan ja voimassa oleviin yleiskaavoihin. Ristiriitojen tarkastelu lausuntojen perusteella.	Vaihtoehtojen vaikutus taa-jamiin (Hyrylän laajenemissuuntien osayleiskaava, HYLÄ) ja haja-asutusalueisiin (Haja-asutusalueiden osayleiskaavat). Vaihtoehtojen synnyttämät maankäyttöpaineet. Yhteisvaikutus maantien 137 parantamisen / Hyrylän läntisen ohikulkutien kanssa.	Vaihtoehdon tai vaihtoehtojen vaikutusten tarkentaminen yhteistyössä kuntien kaavoittajien kanssa.
<b>LUONTO</b>			
Pohjavedet	Pohjavesialuekortit ja -kartat	Suojaustarpeen karkea arviointi ja menetelmän alustava valinta.	Suojauksen yleispiirteinen suunnittelu ja kustannusten arviointi
Pintavedet	Perukarttatarkastelu, uomanylitykset/riskit		Työaikaisten vaikutusten ennakoiti
Luontokohteet (lähinnä kasvillisuus)	Olemassa oleva kartta täydennetään kohdeluettelolla. Kootaan tiedot uhanalaisista lajeista.	Linjausten läheisyyteen jäävien kohteiden asiantuntija-arviointi ja maastotarkennukset tietoihin.	Maastoselvityksiä tarkennetaan tarvittaessa

Taulukko 1: Yleissuunnittelussa tehtävät selvitykset ja vaikutusten arviointi.



SELVITYSTARPEET JA MENETELMÄT

	I. Alustavat vaihtoehdot	II. Valitut vaihtoehdot	III. Jatkosuunnittelu- vaihtoehto
Eläimistö	Kootaan tiedot mahdollisista uhanalaisista lajeista ja erikseen riistaeläimistöstä	Selvitetään yleispiirteiset vaikutukset asiantuntija-haastatteluilla	Mikäli edellisen vaiheen tulokset vaativat, tarkennetaan selvityksiä
<b>MAISEMA</b>			
Kulttuuri- ja luonnon- maisema, tiemaisema	Laaditaan maisema-aluejako, selvitetään arvoalueet	Tievaihtoehtojen alustava linjaus ja tasaus suunnitellaan arvoalueilla	Harkitaan maa-aineksen oton ja läjitysten tarve ja paikat (karkeasti, koska määrät on vaikea laskea mikäli tien linjaus ei ole tarkka)
<b>KULTTUURIPERINTÖ</b>			
Kulttuurihistorialliset kohteet	Olemassa olevat kohdeluettelot kootaan kartan liitteeksi	Haastatellaan kunnille selvitykset tehneitä asiantuntijoita ja kuntien virkahenkilöitä	Tarkentuu tarvittaessa
Esihistorialliset kohteet	Olemassa olevat kohdeluettelot kootaan kartan liitteeksi	Tehdään lisäselvityksiä mm. historiallisesta tiestöstä	Mikäli jokin tievaihtoehto toteutetaan tai vanhoja yhtyksiä parannetaan, tekee museovirasto mahdolliset tutkimukset TIEL:n laskuun
<b>ASUTUS</b>			
Sosioekonomiset vaikutukset	Kootaan neuvotteluryhmältä saadut tiedot	Harkitaan erillistä sosiaalisten vaikutusten arviointia haastattelemalla	
Melu		Melualue ja vaikutukset herkkiin kohteisiin arvioidaan karkeasti	Tarkennetaan melulaskelmaa ja suunnitellaan herkkien kohteiden suojaustoimet
<b>ELINKEINOT</b>			
Maatalous	Arvioidaan tievaihtoehtojen alle jäävien peltoalueiden pinta-ala	Selvitetään tilusrajat ja tarvittaessa peltojen hyvyysluokitus sekä estevaikutukset	Sovitetaan linjaus mahdollisimman hyväksi ja arvioidaan alustavasti tilusvaihtomahdollisuudet
Metsätalous	Arvioidaan tievaihtoehtojen alle jäävien metsäalueiden pinta-ala	Selvitetään tilusrajat ja tarvittaessa metsien hyvyysluokitus sekä estevaikutukset	
Teollisuus	Tutkitaan tärkeimpien teollisuusyritysten kuljetusten suuntautuminen		
<b>VAPAA-AIKA</b>			
Virkistys	Laaditaan kartta olemassa olevista ja suunnitelluista virkistysalueista	Tutkitaan este-, melu- ja päästövaikutukset virkistyselle asiantuntijahaastattelulla	
Loma-asutus		Kartoitetaan loma-asutuksen sijainti ja arvioidaan vaikutukset	



## 6 YLEISSUUNNITTELUN ETENEMINEN

### Yleissuunnittelun kulku

Varsinainen yleissuunnittelu alkaa työohjelmassa määritettyjen vaihtoehtojen yleispiirteisellä tutkimisella. Neuvotteluryhmän toiminta jatkuu näiden selvitysten teon jälkeen. Neuvotteluryhmässä olevat edustajat voivat mukanaolollaan varmistaa, että päätöksentekoaineistossa on kaikki ne seikat, jotka siinä eri ryhmien mielestä pitää olla. Työryhmä (kuntien ja tiepiirin edustajat) ja muut viranomaiset valitsevat ensimmäisessä vaiheessa tarkempaan suunnitteluun ja vertailuun tulevat vaihtoehdot.

Näistä vaihtoehtoista muodostuu vaihtoehtojen vertailuraportti, joka lähetetään lausunnonle Nurmijärven ja Tuusulan kuntiin, Järvenpään kaupunkiin, Uudenmaan lääninhallitukseen, Uudenmaan liittoon, Helsingin vesipiiriin ja muille viranomaisille. Tämän jälkeen tielaitos tekee päätöksen omista jatko-toimenpiteistään. Yleissuunnitelma viimeistellään valituista parantamistoimenpiteistä, uudesta tieyhteydestä tai näiden yhdistelmästä. Yleissuunnitelma lähetetään vielä lausunnoille kuntiin.

I	<b>Työohjelmassa määritettyjen vaihtoehtojen yleispiirteinen tutkiminen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- liikenteelliset vaikutukset</li> <li>- taloudelliset vaikutukset</li> <li>- ympäristövaikutukset</li> </ul>
Vaihtoehtojen valinta tarkempaan suunnitteluun ja vertailuun <ul style="list-style-type: none"> <li>- työryhmä (kuntien ja tiepiirin edustajat)</li> <li>ja muut viranomaiset tekevät valinnan</li> </ul>	
II	<b>Vaihtoehtojen yksityiskohtainen määrittäminen ja tutkiminen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- liikenteelliset vaikutukset</li> <li>- taloudelliset vaikutukset</li> <li>- ympäristövaikutukset</li> </ul>
<b>Vaihtoehtojen vertailuraportti</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>-toimii päätöksentekoaineistona</li> </ul>	
<b>Lausunnot vaihtoehtoista</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>-kunnilta, Uudenmaan ympäristökeskukselta, Uudenmaan liitosta sekä muilta viranomaisilta pyydetään lausunnot vaihtoehtoista</li> </ul>	
	<b>Tielaitoksen päätös jatkotoimista</b>
	<b>Kuntien ja muiden tahojen päätökset jatkotoimista</b>
III	<b>Yleissuunnitelman viimeistely valituista parantamistoimenpiteistä, uudesta tieyhteydestä tai niiden yhdistelmästä</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- vaikutusten tarkennus: liikenne, ympäristö, talous</li> <li>- mahdollisen seurantaohjelman laadinta</li> </ul>

Kuva 7: Yleissuunnittelun eteneminen työohjelman valmistumisen jälkeen (rasteri= neuvotteluryhmä kokoontuu).



### **Jatkossa tarvittavia suunnitelmia ja päätöksiä**

Lausuntojen jälkeen tielaitoksen keskushallinto antaa toimenpidepäätöksen yleissuunnitelmasta. Päätös tehdään Uudenmaan tiepiirin esityksestä ja se oikeuttaa jatkamaan suunnittelua. Mikäli suunnittelua jatketaan tiesuunnitelmalla, tarvitaan sen vahvistamiseksi vahvistamispäätös. Vasta tämä päätös on oikeudellisesti sitova (tielaissa mainittu). Tiesuunnitelman vahvistamispäätöksestä voi valittaa. Tien rakentamiseksi tarvitaan rakennussuunnitelma. Vesistöseiltoja ja pohjavesialueille rakentamista varten tarvitaan vesioikeuden lupa.

### **Suunnittelutiimi**

Uudenmaan tiepiiri, PL 70, 00521 Helsinki, fax 1487 3206

Matti Janhunen, 1487 3631, 949-421 251

Seija Korhonen

Maarit Saari

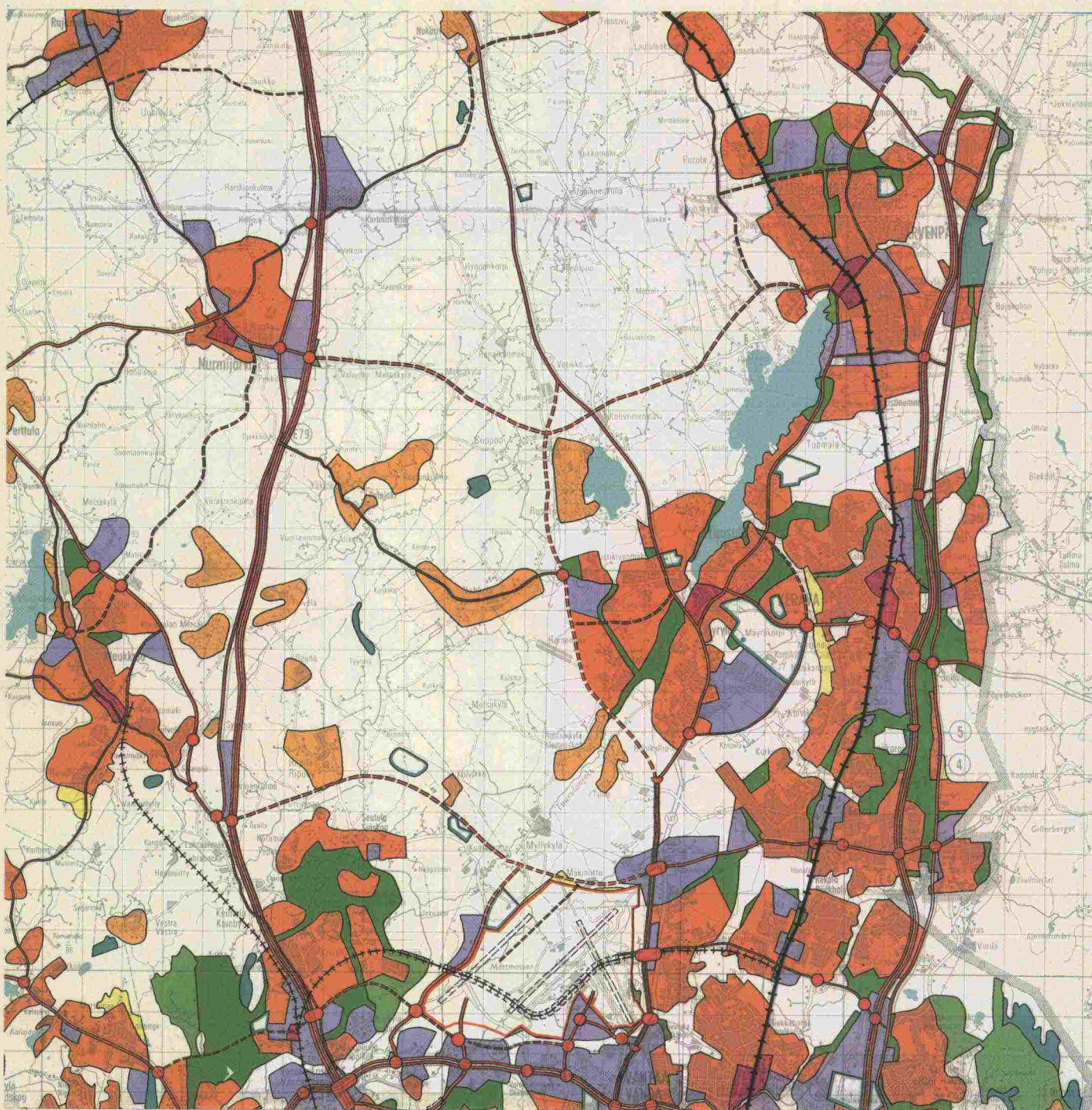
Antti Leskinen, Diskurssi Oy

Sakari Grönlund, YS-Yhdyskunta Oy



## HELSINGIN SEUDUN SEUTUKAAVA

- taajama-alueet, liikenneväylät ja -alueet (tilanne 1.2.1994; ympäristöministeriössä, vahvistuu tn. syksyllä, kiistanalaisia osia saattaa jäädä vahvistamatta)



Liikennealue  
Trafikområde

Pääväylä  
Huvudled

Seudullinen väylä  
Regional led

Alueellinen väylä  
Intern led

Eritasoliittymä  
Planskild anslutning

Liikenneväylän tunneliosuus  
Trafikleds tunnelavsnitt

Liikenneväylän katkoviivamerkintä osoittaa vaihto-  
ehtoisen ratkaisun tai alustavan linjauksen  
Trafikled betecknat med streckad linje anger en  
alternativ lösning eller preliminär linjeföring

Seutukaava-alueen raja  
Regionplaneområdets gräns

Päärata  
Stambana

Yhdysrata  
Förbindelsebana

Paikallisliikenteen rata  
Bana för lokaltrafik

Taajamatoimintojen alue  
Område för tätortsfunktioner

Kyläalue  
Byområde

Keskustamintojen alue  
Område för centrumfunktioner

Työpaikka-alue  
Arbetsplatsområde

Lähevirkistysalue  
Område för närrecreation

Suojelualue  
Skyddsområde



## **Liite 2**

### **Suunnittelutiimi**

#### **Matti Janhunen, hankkeen vetäjä**

- insinööri, uudenmaan tiepiirissä vuodesta 1970
- projektinvetäjänä esi- ja yleissuunnittelutehtävissä
- erityisalueena siltojen suunnittelu ja rakentaminen
- alueen tiestön asiantuntija

#### **Seija Korhonen**

- maatal. ja metsät.kand. (metsänhoito)
- ympäristöasiantuntijana Uudenmaan tiepiirissä vuodesta 1988
- ympäristövaikutusten arviointi tiensuunnitteluhankkeissa, ympäristöasiat ja niiden kehittäminen ja koulutus tiepiirissä
- luentoja ja esitelmiä ympäristövaikutusten arvioinnista sekä ympäristösuunnittelusta tiehankkeissa

#### **Antti Leskinen**

- maatal. ja metsät. kand (väit) (maankäytön ekonomia)
- ympäristövaikutusten arvioinnin ja neuvottelusuunnittelun kehittäjänä Uudenmaan tiepiirissä. Diskurssi Oy
- toiminut tutkijana, suunnittelijana, kouluttajana ja ohjaajana ympäristösuojelun, maankäytön suunnittelun, YVA:n ja yhteiskuntataloudellisen arvioinnin alalla

#### **Sakari Grönlund**

- fil. kand. (luonnonmaantiede)
- ympäristövaikutusten arvioinnin asiantuntija, YS-Yhdyskunta Oy
- toiminut assistentin ja maisema-arkkitehdin tehtävissä sekä maantieteen ja ympäristövaikutusten arvioinnin korkeakouluopettajana

#### **Maarit Saari**

- DI
- tiesuunnittelun projektipäällikkö, Suunnittelukeskus Oy
- projektinvetäjänä esi- ja yleissuunnittelutehtävissä
- luentoja ympäristövaikutusten arvioinnista



## Yleisötilaisuuteen 18.1.1994 kutsutut yhdistykset

**Asukasyhdistykset ja kylätoimikunnat**

Huhtariihen Omakotiyhdistys Pekka Lönnrot	Lepsämän kylätoimikunta Erkki Ervaskari	Kartanonseudun pientaloyhdistys Vuokko Heinänen	Järvenpään sos.dem.nuoriso- osasto ry/Tuija Varpula
Jokela Seura Pirkko Roponen	Mikkolan asukasyhdistys Erkki Järvinen	Väinönkulman asukasyhdistys Reino Taurovaara	Järvenpään kokoomuksen nuo- ret ry/Inari Kanninen
Jokelan asemaseud.pienkiint. Toivo Airaksinen	Maantiekylän omakotiyhdistys Leena Ostman	Kaurapuiston asukasyhdistys Leif Salenius	Tuusulan Keskustanuoret Antti Kaikkonen
Jokelan kylätoimikunta Seppo Pellonen	Mattilan alueen asukasyhdistys Matti Selin	Annivaaran kylätoimikunta Juha Siira	Tuusulan Kokoomuksen nuoret Jani Kekkonen
Jäniksenlinnan asukkaat Maila Tikkanen	Me Kellokoskelaiset Risto Kalliola	73. Linjamäen kylätoimikunta Pentti Nurmi	Kokoomus-Nurmijärven valtuusto Jorma Niinistö
Kalliopohjan asukasyhdistys Keijo Simelius	Mikkolan Asukkaat-yhdistys Ismo Lappalainen	<b>Poliittiset järjestöt:</b>	SDP-Nurmijärven valtuusto Marjatta Siitonen
Kellokosken Linjamäen pien- kiinteistöyhdist./Rauni Nieminen	Mylykylän omakotiyhdistys ry. Pentti Kilpeläinen	Liberaalisen kansanpuolueen Järvenpään osasto/Satu Åström	Keskusta-Nurmijärven valtuusto Matti Vanhanen
Ketunlinnan asukasyhdistys Jouko Airaksinen	Nahkelan kylätoimikunta Matias Korkiavuori	Kansallinen Kokoomus, Tuusula Pertti Alivirta	Vihreät-Nurmijärven valtuusto Elisa Reunanen
Lahela-Seura Eino Turpeinen	Pajalan pienkiinteistöyhdyd.ry Lars Helenius	Suomen sosiaalidemokraattinen puolue, Tuusula/Merja Kuusisto	Vasemmisto-Nurmijärven val- tuusto/Markku Collin
Ruotsinkylän kylätoimikunta Mika Pynnönen	Pertun alueen asukasyhd.ry Margit Järvinen	Sitoutumattomat, Tuusula Esko Valonen	38. SKL-Nurmijärven valtuusto Paavo Paulanto
Ruskelan kylätoimikunta Sakari Heikkilä	Kaakkolan asukasyhdistys Tapani Pulkkinen	Vihreät, Tuusula Vuokko Laine von Konow	<b>Nuoret ja eläkeläiset:</b>
Rusutjärven Nummen asuk.yhd. ry / Mikko Niemi	Pietilän asukasyhdistys Timo Sandberg	Vasemmistoliitto, Tuusula Liisa Tulkki	Partiolippukunta Järvenpään metsänkävijät/Juha Koskenranta
Rusutjärven ves.suoj. ja kotiseu- tuyhd.ry/Toivo Oksanen	Haikala-seura Olli Wihuri	Suomen keskusta, Nurmijärvi Olavi Niemikoski	Tuusulan 4H-yhdistys ry Mari Kilpinen
Rusutjärvi-seura ry Mauno Järvinen	Herusten asukasyhdistys Anneli Heikkilä	SDP, Järvenpää Reino Taurovaara	Hyrylän Nuoret kotkat Irma Järvinen
Siippoon kylätoimikunta Matti Mattila	Klaukkalan (Metsäkylän) kylätoi- mikunta/Mauri Larmio	Kokoomus, Järvenpää Aune Vahlsten	Jokelan Nuoret pioneirit Sirpa Rantamäki
Tuusula seura ry Kaija Suomus	Röykän asukasyhdistys Harri Hänninen	Järvenpää 2000 Rauha-Maria Mertjärvi	Jokelan VPK:n nuoriso os. Reijo Syrjänen
Tuusulan rantatieyhdistys ry Arvo Hämäläinen	Syrjälä-seura Teuvo Peltoniemi	Sit Oikeisto, Järvenpää Kenneth Lehtinen	Järvenpään Vesaiset ry Maija-Liisa Pyykkönen
Vanhan Pajalan seura Kerttu Keto	Pajatiira-seura/Pirjo Pitkänen	Keskustan Kellokosken paikallis- osasto/Rauni Nieminen	Tuuspartio ry Elina Manninen
Vanhankylän kylätoimikunta Maila Tikkanen	Nukarin kylätoimikunta Matti Paaso	Kellokosken työväenyhdistys Aulis Koivusara	Tuusulan Vesaiset ry Mirja Sankari
Riihikallio-seura Mauno Lehtinen	Suomiehen kylätoimikunta Ari Laitala	Keskustan Tuusulan kunnallis- järjestö/Jukka Kaikkonen	Jokelan Nuoret kotkat Anna Issakainen
Tahvolan asukasyhdistys Hiikka Kolehmainen	Toivola seura	Tuusulan Demarit Päivö Kuusisto	Jokelan nuorisoseura Kurt Ratia
Saunakallion asukasyhdistys Esko Lehto	Maaniitun asukasyhdistys Maire Suomi	Tuusulan sos.dem. kunnallis- järjestö/Matti Färling	Jokipartio ry Matti Kelamo
Jäppilänskadun asukasyhdistys Helmer Vuorinen	Mutamäen-Kyläjoen asukas- yhdistys / Pentti Laine	Hyrylän seudun Keskustakerho ry/Timo Huhtaluoma	Kellokosken Nuoret kotkat Pirkko Kohtakangas
Palojoen kylätoimikunta Arto Koivu	Jokisentie ja Periaisten alueen asukasyhdistys / Hannu Laakso	Tuusulan vasemmistoliitto ry Seppo Noro	Järvenpään kansallinen eläke- läisseura/Jorma Levonen
Raalan kylätoimikunta Tenho Laakso	Seutula I pientaloyhdistys Anssi Taari	Tuusulan Kokoomus ry Raili Kuusjärvi	Järvenpään eläkkeensaajat ry Ann-Mari Kortelainen
Korven-Leppälammen kylätoimi- kunta / Pauli Söderena	Loutinmäen asukasyhdistys Hannu Kärpänen	SKDL:n Jokelan yhdistys Siinto Vesaikko	Järvenpään kristilliset eläkeläiset ry/Osmo Uotila
Lintumetsän asukasyhdistys Kyösti Vesterinen	Satukallion asukasyhdistys Raili Korhonen	Keskustan Tuusulan Jokelan- seudun po ry/Martti Väyrynen	Järvenpään eläkeläiset ry Nils Saarikangas
Mäntysalon seura Pertti Koivu c/o	Kyrölän kotiseutuyhdistys Riitta-Liisa Joutsen-Koskinen	Keskustan Etelä-Tuusulan pai- kallisosasto/Jouko Mantere	Tuusulan VPK:n nuoriso-osasto Jouko Lahtinen
Nummenpään kylätoimikunta Lauri Hakala	Kellokoski-seura ry Hannes Nordberg	Jokelan työväenyhdistys Lahja Mustonen	Järvenpään lukion oppilaskunta Markus Aarto
Perttulan-Uotilan kylätoimikunta Helinä Suominen	Ristinummi-seura Pentti Rajaheimo	Järvenpään vasemmistoliitto ry Sirpa Helakallio	Järvenpään nuorisoseura ry Paula Lehtisaari
Harjula-seura Jukka Korhonen	Levonkydön asukasyhdistys Eero Kiuru	Järvenpään työväenyhdistys ry Heikki Kettunen	Järvenpään ratsastusseuran nuo- risokerho ry/Marjaana Elovirta
Kalkerin asukasyhdistys Viljo Laine	Tahvolan asukasyhdistys Hiikka Kolehmainen	Järvenpään sosiaalidemokraatti- nen paikallisjärjestö ry	Klemetskog ungdomsförening Ralf Ekström
Klaukkala-seura Tuija Rissanen	Nummenkylän kylätoimikunta Sari Granqvist	Vasemmistoliitto, Järvenpää Ossi Kaminen	Järvenpään 4H-yhdistys ry Tuovi Eskelinen
	Tanhuniityn asukasyhdistys Mauno Laaninen	JTY:n Demupennut Kimmo Kokko	Louhelan nuoret ry Hanna Tervala
	Mankalan asukasyhdistys Veikko Maisala		



Partiolippukunta Järvenpään  
Kiehiset/Mikko Päivinen

Tuusulan nuorisoseura ry  
Leena Mattila

SNK:n Hyrylän nuoret ry  
Sari Järvinen

Keski-Uudenmaan työkyvyttö-  
myyseläkkeensaajat ry  
Erkki Myllynen

Tuusulan seudun eläkeläiset  
Eila Pesu

Tuusulan kansallinen eläkeläis-  
seura/Yrjö Luukkainen

Tuusulan eläkkeensaajat ry  
Maija-Liisa Mäkelä

37. Hyrylän eläkeläiset ry  
Annikki Tiainen

#### Luonto:

Tuusulan ympäristöyhdistys ry  
Leena Markkanen

Jokelan Eränkävijät ry (JEK)  
Seppo Helminen

Jokelan retkeilijät ry  
Esko Nio

Kellokosken metsästysseura ry  
Pentti Palmu

Tuusulan kalaseura/Urho Mäki

Keski-Uusimaan riistanhoito-  
yhdistys/Vaikko Seuna

Järvenpään retki-kotkat  
Kaija Luuk

Tuusulan metsänhoitoyhdistys ry  
Heikki Laasasenaho

Luontokerho Dracula  
Janne Virtanen

Järvenpään retkeilijät ry  
Riitta Sairinen

Keski-Uudenmaan tähtiharras-  
tushdistys Altair ry/Iikka Simo-  
nen

Uudenmaan luonnonsuojelupiiri

Suomen luonnonsuojeluliitto

14. Nurmijärven luonto  
Toivo Vanhatalo

#### Muut yhdistykset:

SF-Caravan Keski-Uusimaa ry  
Eija Pehkonen

Keski-Uudenmaan leirimatkailijat  
ry/Pekka Virtanen

Järvenpään LA-yhdistys Studio  
ry/Samuli Harjavaara/Raimo  
Pesonen

Kalliopohjan pienoislaitekerho  
Juhani Haapala

Tuusulan ratsastajat  
Salla Haaramo

Kellokosken ratsastajat  
Into Saarinen

Tuusulan kennelkerho  
Riitta Olkinuora

Tuusulan moottorikerho  
Reijo Vartiainen

Keski-Uusimaan ampuma-  
seura ry/Pentti Vehanen

Hyrylän urheiluautoilijat ry  
Ari Toivanen

Järvenpään radioamatöörit ry  
Keijo Loisti

Kinnarin ala-asteen tietotekni-  
kan tukiyhdistys Kitty ry

Keski-Uudenmaan roolipelaajat  
Kurry ry/Juha Hyttinen

Järvenpään vapaa-ajattelijat ry  
Veikko Laine

Järvenpään kehitysmaakauppa-  
yhdistys ry/Anni Ukskoski

Mannerheimin lastensuojeluliiton  
Järvenpään osasto ry/Leena  
Korjus-Julkunen

Föreningen folkhälsan i Träsk-  
ända rf/Yngve Källberg

Keski-Uudenmaan kehitysvam-  
maistentuki ry/Anneli General

Keski-Uudenmaan näkövammai-  
set paikallisos./Tauno Väisänen

Järvenpään seudun invalidit ry  
Antti Pitkänen

Järvenpään ruskat ry  
Lea Koskivirta

Keski-Uudenmaan matkailu-  
oppaat/Taru Ojajärvi

Järvenpään ilmailukerho ry  
Mikko Holma

Järvenpään taideseura ry  
Sinikka Leppihalme

Uudenmaan kirjoittajat ry  
Maakunnallinen kirjailijayhdistys  
Timo Sandberg

Jäniksenlinnan seudun marta-  
yhdistys/Kaarina Vigren

Tuusulan taideseura  
Paavo K. Korhonen

Kirjoittajayhdistys Lyyti ry  
Anneli Ikaheimo

Tuusulan marttayhdistys  
Eila Pihlaja

Mannerheimin lastensuojeluliiton  
Lahelanrinteen os./P. Valavaara

Tuusulan harrastajavalokuvaajat  
Markku Liiman

Järvenpään Saalem rukous-  
huoneyhdistys ry/lapsityö

Klaukkalan yrittäjät  
Jouko Kantola

Nurmijärven yrittäjänaiset  
Tuula Ariluoma

Tuusulan seudun nuorkauppa-  
kamari/Raimo Pitkämäki

Helsingin kauppakamari, Keski-  
Uudenmaan pvk/Jukka Virta

Jokelan yrittäjät  
Tapio Tammilehto

Tuusulan yrittäjät  
Tuula Tuovinen

Kellokosken yrittäjät ry  
Pertti Kallioinen

Tuusulan maataloustuottajain  
yhdistys/Pekka Alanko

Autoliitto

Kuorma-autoliitto

43. Nurmijärven maataloustuottajien  
yhdistys

#### Tiehoitokunnat:

Puolimatkan yksityistiekunta  
Paavo Rautanen

Haarajoen yksityistiekunta  
Erkki Uotila

Pietilän yksityistiekunta  
Pekka Paju

Myllyn seudun yksityistiekunta  
Matti Sonninen

Elomäentien yksityistie  
Oskar Nurmentaus

Arokujan thk  
Olli Raahenmaa

Fasaanien thk  
Anne Laavola

Ison-niityntien thk  
Hannu Nuorala

Kollarintien thk  
Antti Säynäjäjärvi

Kukkumäentien thk  
Harry Ahonen

Majamäentien thk  
Jarmo Lehtonen

Mustojantien thk  
Kauko Hakala

Murron mutkat thk  
Pellervo Kuusisto

Antinkujan thk  
Arto Kainsalo

Holjamäentien thk  
Pakka Jaala

Halkivahansuontien thk  
Heikki Salla

Kraputien thk  
Pekka Savolainen

Laurimäen tiekunta  
Matti Turtiainen

Metsäniityn thk  
Jukka Pakarinen

Mustosentien thk  
Jouko Nieminen

Nummenraitti  
Marjatta Matilainen

Terrikalliontien thk  
Ilpo Turkki

Turaniementien thk  
Veikko Munukka

Tyynelän yks.tien thk  
Leena Hyttinen

Vantaan yks.tien thk  
Pirjo Niemi

Viholantien thk  
Eero Kääpä

Välimäentien thk  
Viljo Toivanen

Annankorventien thk  
Pentti Kuivalainen

Terrikujantien thk  
Tapani Tiainen

Tuulentien thk  
Timo Kesti

Umpikalliontien thk  
Arvo Koho

Vetikontien thk  
Jaakko Järvinen

Vuohikkaantien thk  
Esko Vaittinen

Äijänsaarentien thk  
Matti Lindqvist

Mäyräojantien thk  
Otto Koponen

Perhostien thk  
Hannu Sippo

Pikkulinjamäentien thk  
Matti Pitkänen

Rauhanvillantien thk  
Esko Heino

Ristikiventien thk  
Pirjo Pitkakangas

Siippoon Nummitien thk  
Mauri Hakarinne

Suon mutkat thk  
Matti Mäkinen

Taka-Hornantien thk  
Leo Rosendahl

Paijalantien thk  
Alpo Luostari

Pihlajisto-Metsäpirtintien thk  
Jari Lindqvist

Puolimatka-Lehtinen tien thk  
Pekka Sassi

Rauhämäentien thk  
Urpo Vuoristo

Seunamäentien thk  
Kai Vesimäki

Siltalan Tilustien thk  
Lauri Heikkilä

Suotien thk/Esko Valonen

Elomaan yksityistie  
Jouko Elomaa

Haapakorventien yksityistie  
Olavi Saari

Ojamäentien yksityistie  
Esa Toivonen

Nummentien yksityistie  
Ossi Kotisalo

Eerikinlaaksontien yks.tie  
Kauko Heikkilä

Haapakorventien (II) yks.tie  
Sulo Packalen

#### Viranomaiset:

**Järvenpään kaupunki:**  
Arkkitehti Ossian von Konow  
Kaup.ins. Kauko Asumalahti  
Ympäristösiht. Hannu Harju

**Nurmijärven kunta:**  
Kaavasuunn. Hannu Haukkasalo  
Kaavoistutusins. Aarno Kononen  
Ympäristösiht. Seppo Takatalo

**Tuusulan kunta:**  
Antti Kalliomäki  
Kaavasuunnitt. Anita Pihala  
Ins. Seppo Naumanen  
Ymp.pääll. Risto Mansikkamäki

Helsingin kaupunginmuseo, Kes-  
ki-Uudenmaan maakuntamuseo

Museovirasto

Helsingin vesi- ja ympäristöpiiri

Uudenmaan liitto

VR-Helsingin ratakeskus

Uudenmaan lääninhallitus

#### Kunnanjohtajat:

Järvenpään kaupunki  
Erkki Kukkonen

Nurmijärven kunta  
Toivo Seppälä

Tuusulan kunta  
Jorma Hämäläinen

Joukkoviestimet



## Liite 4

### Vaihtoehtojen vertailusta

Vaihtoehtojen vertailu on erittäin merkittävä suunnitteluvaihe, sillä silloin informaatio vaihtoehtojen vaikutuksista tiivistetään ja esitetään enemmän tai vähemmän ymmärrettävästi. Vaikutusten arvioinnit kokoavaa raporttia nimitetäänkin tässä työssä 'Vaihtoehtojen vertailuraportiksi' ympäristövaikutusten arviointiselostuksen asemesta.

Vertailuun on tarjolla kaksi vaihtoehtoista menetelmätyyppiä, perinteinen yhdistelevä vertailu ja uudempi erittelevä vertailu. Yhdistelevä vertailu pohjautuu sellaiseen ajattelutapaan, jonka mukaan vaihtoehtojen vertailu on mielekästä vasta kun niiden erilaiset luonto-, terveys-, talous- ja muut vaikutukset on muutettu samaan mittayksikköön - esimerkiksi rahaksi. Jokaisen vaihtoehdon osalta vaikutusten raha-arviot lasketaan yhteen. Saadut summat kuvaavat kunkin vaihtoehdon edullisuutta, jolloin paras vaihtoehto voidaan valita. Tämä teoreettisesti kiintoisa tapa on kuitenkin käytännössä osoittautunut mahdottomaksi esimerkiksi suurissa tiehankkeissa. Ensinnäkään monia merkittäviä vaikutuksia ei voida tarkasti selvittää; mutta vielä merkittävämpää on, että ihmisten käsitykset esimerkiksi maiseman, melun tai ns. sosiaalisten vaikutusten arvoista ovat hyvin erilaisia - yleispätevää hintaa ei löydy. (Leskinen ja Turtiainen 1989.)

Liikennetaloudellisen edullisuuden arvointiin tielaitos käyttää yhdistelevää menetelmää, kustannus-hyötyanalyysiä (siinä käytettävistä hinnoista ks. tielaitoksen jokavuotinen julkaisu 'Tieliikenteen ajokustannukset', jossa mm. onnettomuudet, ajoaika sekä melun ja pakokaasupäästöjen vaikutukset on hinnoiteltu). Tielaitoksen ympäristövaikutusten arviointimenettely tiehankkeiden suunnittelussa-ohjeessa suositellaan erittelevää vertailua, jota siis jatkotyössä sovelletaan.

Erittelevän vertailu kuvaa vaihtoehtojen vaikutuksia järjestelmällisesti ja ymmärrettävästi, jotta eri ryhmät ja yksityiset ihmiset voivat muodostaa oman perustellun kantansa. Näin erittely tukee johdonmukaisesti neuvottelusuunnittelua, jonka tarkoituksena on nostaa esiin erilaiset näkemykset ja niiden perustelut, jotta järkevä keskustelu mahdollistuu.

Tiehankkeen vaihtoehtoja voidaan vertailla esimerkiksi työmatka-autoilun, työmatkapyöräilyn, asumisen, kunnan taloudenpidon, energiankulutuksen pohjaveden- ja luonnonsuojelun sekä tienrakennuskustannusten kannalta. Esimerkiksi asumisen yksi tavoite voi olla "mahdollisimman vähän liikenteen aiheuttamaa melua". Koska tieliikenteen melua voidaan (pohjoismaisella tieliikenteen melunlaskentamallilla) perustellusti ennustaa, voidaan tie- ja vaihtoehtoja vertailla esimerkiksi sen perustella kuinka monta asuntoa jäisi kunkin tielinjan viereisille melualueille. Melua voidaan tarkastella erikseen myös koulujen, päiväkotien, sairaaloiden ja muiden herkkien kohteiden kannalta. Vastaavasti maataloustuotannon tavoitteita voivat tiehankkeiden vertailussa olla esimerkiksi: "mahdollisimman hyvät tieyhteydet tiloilta taajamaan" ja "hyvän peltomaan säilyttäminen tuotannossa". Lisäksi voidaan kuvata, mitkä vaihtoehdot jättävät tulevaisuudessa paljon valinnanvapautta ja mitkä vähemmän. Tämä on hyvä tietää epävarmaan tulevaisuuteen varaudut taessa. Erittelevän vertailun tavoitteena on suunnittelun ja päätöksenteon monipuolisuus ja moniarvoisuus. Vertailuraportin kokoavat asiantuntijat esittävät (selvitysten ja neuvottelujen pohjalta) perusteltuja näkemyksiä, mikä edistää järkevää keskustelua eri osapuolten välillä. Jokainen voi tehdä päätelmänsä vaihtoehtojen valinnasta entistä perustellummin, mutta kuitenkin oman järkeilynsä mukaan.



Eri ihmiset ja ryhmät arvostavat eri asioita ja heillä on näkemyksilleen perusteensa. Joku välittää vain kunnallista loudellista seikoista, joku toinen vain luonnonsuojelusta, kolmas tekee oman kompromissinsa suojelun, talouden ja monien muiden seikkojen kesken. Erittelevä vertailu ei päättä kenenkään puolesta. Vaikutusten ymmärtäminen ja asiantuntijoiden tekemien päätelmien arviointi tehdään mahdollisimman helpoksi havainnollistamalla ja käyttämällä mahdollisimman yleistajuista kieltä.

Tällaisen vertailun perusteella voi myös päätösten jälkeen entistä helpommin todeta, mitä asioita päättäjät suosivat ja mitä eivät. Näin erittely parantaa vallan kontrollimahdollisuuksia, mikä on yksi länsimaisen demokratian tärkeimmistä piirteistä.



## Lehdistökatsaus

Järvenpää–Nurmijärvi-  
tien finaali koittamassa

17.10.1993

Tuusulan kunta,  
Suomen raiskatuin kunta

KELLUKAS

Tuusula 28.4.1994**Entäs jos potilas ei  
tahdokaan Tielaitoksen  
leikkauspöydälle?**Tuusula 20.1.1994**Suunnittelu on osa  
yhteiskuntaa****Tielaitos tekee mitä tykkää**21.4.94 Läntinen ohitustie vaikuttaa  
Järvenpää–Nurmijärvi -tiehen

Kellukas 21.4.94

Tuusula 21.4.1994**Teiden suunnittelu on  
maankäytön  
suunnittelua**

VIKKOUUTSET 22.4.94



## Liite 6

**Lähteet** ( \* = aiheeseen liittyvää kirjallisuutta, jota ei ole suoraan käytetty lähteenä)

### Tiesuunnitelmia

Hyrylän läntisen ohikulkutien tarve- ja vaikutus selvitys. Uudenmaan tiepiiri. 1990. 51 s. + kartta-aineisto (Liikennetekniikka Oy).

Keski-Uudenmaan liikennetutkimus. Liikenne-ennusteet, tekninen työraportti. Helsingin seutukaavaliitto. Helsingin seutukaavaliiton julkaisuja C 24. 13 s. + liitteet.

Keski-Uudenmaan tieverkkosuunnitelma. Uudenmaan tiepiiri. 1993. 44 s. liitteet + suunnitteluaineisto (Viatek Oy).

Purolan rautatien eritasoristeys ja tiejärjestelyt. Yleissuunnitelman laatiminen, ympäristöselvitys. Uudenmaan tiepiiri. Luonnos 10.2.1994. + suunnitteluaineisto (Sito Oy).

Maantien rakentaminen välillä Nurmijärvi-Järvenpää. Yleissuunnitelma. Uudenmaan tie- ja vesirakennuspiiri. 1986.

Kantatien 45 kehittäminen välillä Ruotsinkylä-Nummi. Ympäristövaikutusten arviointiohjelma. Uudenmaan tiepiiri. 1995.

### Suunnittelumenetelmät

Kehä IV. Arviointiohjelma.

Leskinen, A. 1994. Environmental Planning as Learning.

Leskinen, A. & Turtiainen, M. 1989. Tiehankkeiden edullisuusvertailumenetelmien valinta ja tilanneanalyysi. Tie ja liikenne 11/1989. s. 33-35.

Harju, P. 1988. Yhteissuunnittelu asuinalueiden kehittämisessä. Yhdyskuntasuunnittelun täydennyskoulutuskeskuksen julkaisuja A 15. Espoo. 296 s.

### Seutukaavoitukseen liittyviä julkaisuja

\* Helsingin seudun seutukaava. Virkistusalueet, suojelualueet ja eräät maa- ja metsätalousalueet. Helsingin seutukaavaliiton julkaisuja A 1.1981.

Helsingin seutukaavat. Vahvistettujen seutukaavojen yhdistelmä 8.6.1988. Helsingin seutukaavaliiton julkaisuja A 12. 1988. + kartta.

\* Helsingin seudun seutukaava. Arvokkaat harjumaismat. 10.6.1992. Helsingin seutukaavaliiton julkaisuja A 15. + kartta.

Helsingin seudun seutukaava. Ehdotus 12.12.1991. Taajama-alueet, liikenneväylät ja -alueet. Helsingin seutukaavaliitto. 1992. Selostus + kartta.

Helsingin seudun rakennuskulttuuri ja kulttuurimaisema. Helsingin seutukaavaliiton julkaisuja B 22. 1986.

Helsingin seudun esihistorialliset ja kiinteät muinaisjäännökset. Helsingin seutukaavaliiton julkaisuja C 2. 1980.

### Luonto ja maisema

Pohjavesialueet. Kuntakansiot Nurmijärvi, Tuusula, Järvenpää. Helsingin vesi- ja ympäristöpiiri 1993.

\* Vantaanjoen valuma-alueen geomorfologia. Helsingin seutukaavaliiton julkaisuja C 28. 1992. + kartta.

Valtakunnallinen lehtojensuojeluohjelma; kartat. Ympäristöministeriö C 44. 1989.

Arvokkaat maisema-alueet. Maisema-aluetyöryhmän mietintö II. Ympäristöministeriö Mietintö 66. 1992.

Rakennettu kulttuuriympäristö. Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt. Museoviraston rakennushistoriallisen osaston julkaisuja 16. 1993.

\* Solatie, R. Mikä on Uusimaa. Uudenmaan asutushistoria. Uudenmaan maakuntaliitto. 1992.

\* Seitsemän veljesten vaellusreitin yleissuunnitelma. Helsingin seutukaavaliiton julkaisuja B 24. 1987.

### **Kunnittaista aineistoa**

#### **TUUSULA**

Tuusula. Yleiskaava 2010. (Yleiskaavakartta).

Tuusula. Osayleiskaavaehdotus, Ruotsinkylä ja Myllykylä sekä niitä ympäröivät haja-asutusalueet.

Tuusula. Osayleiskaavaluonnos, Ruskela ja Vanhakylä sekä niitä ympäröivät haja-asutusalueet.

Purola kyläkeskus. Osayleiskaava. KV 15.9.1986.

Rusutjärven osayleiskaava. Rusutjärven ja Pajalan kylät. KV 17.6.1985.

Tuusulan kallioalueselvitys. Luonnos. 1983.

Laamanen, J. Tuusula. Luontosuhteiltaan arvokkaat alueet. 1988.

Väätäinen, E. Tutkimus maisemasta Purolan ja Vanhankylän alueella. 1992.

Härö, M. Kulttuurimaisema ja rakennettu ympäristö. Tuusulan kunta. 1988.

#### **JÄRVENPÄÄ**

Järvenpään kaupunki. Yleiskaava 1982. KV 17.12.1984. (Yleiskaavakartta).

Järvenpään kaupunki. Kaavoituskatsaus 1993.

Kervinen, U. Rakennuskulttuurin ja kulttuurimaiseman tausta ja säilyminen Järvenpäässä. Järvenpään kaupunki. 1988.

#### **NURMIJÄRVI**

Nurmijärvi. Yleiskaava 1989. Kartta. KV 22.2.1989.

Kirkonkylän osayleiskaava. Kartta. KV 8.8.1988.

Kauppinen, E. Pieni opas Aleksis Kiven muistojen mailla. Päiväämätön.

Nurmijärvi. "Rakennuskulttuurin inventointi". (ote, kirja asaadaan kunnasta myöhemmin).

Räsänen, M. Nurmijärvi, ympäristösuunnitelma. Perusselvitys. 1984. Täydennetty 1987.

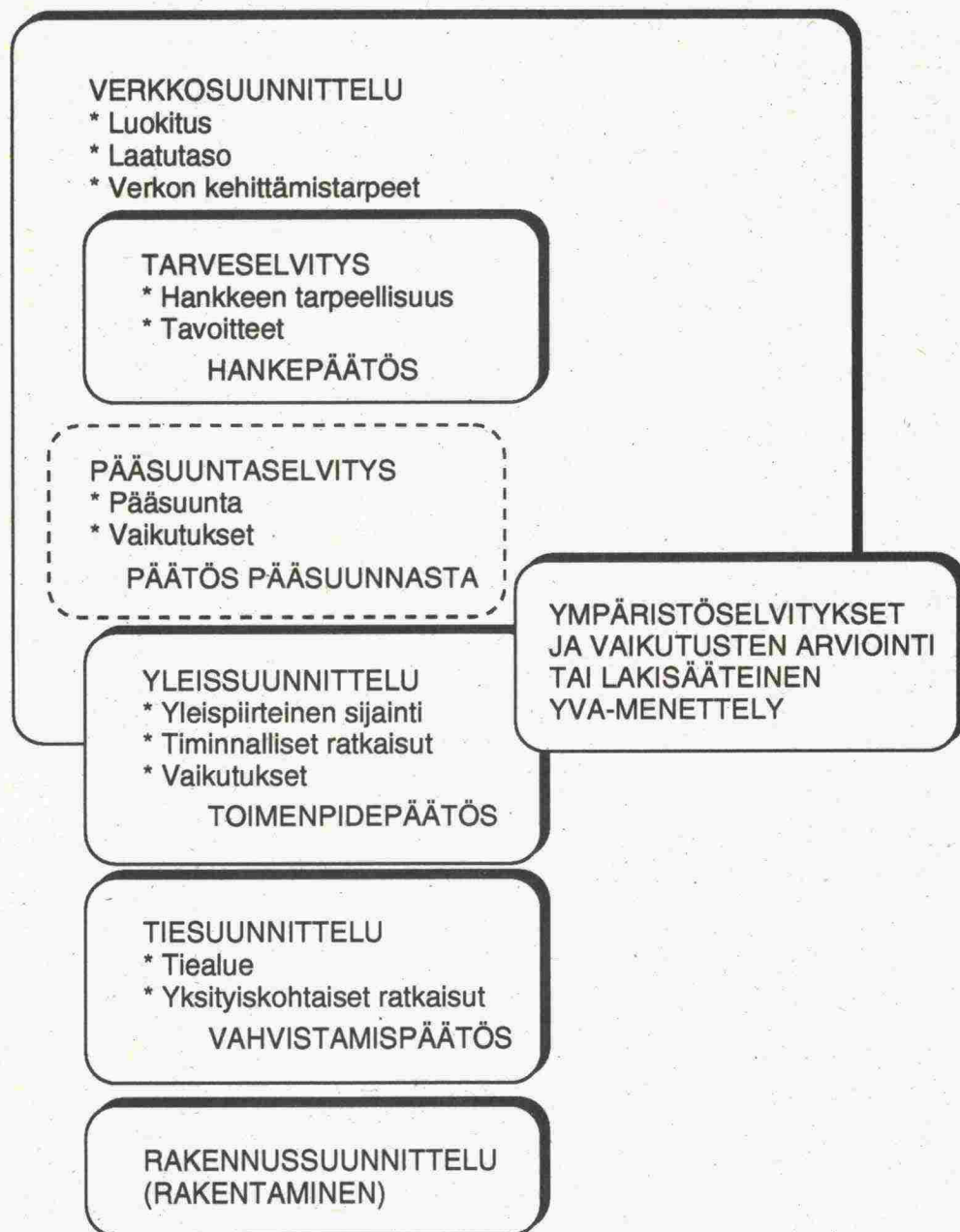


Nurmijärven kallioselvitys. Nurmijärven kunta. 1992.

Nurmijärven ympäristö- ja luontokohdeinventointi. Nurmijärven kunta 1991.

Nurmijärven luonnoltaan arvokkaat pienvedet. Nurmijärven kunta 1991.

Vantaanjoen ranta-alueiden maisema-, luontokohde- ja suojavyöhykeselvitys Nurmijärvellä 1990.



*Hankekohtaisen suunnittelun vaiheet.*



